

Maantieliikenteen kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin toimeenpano

Opetusministeriön työryhmämuistioita ja selvityksiä 2005:7

Opetusministeriön työryhmämuistioita ja selvityksiä.

Undervisningsministeriets arbetsgruppspromemorior och utredningar.

Maantieliikenteen kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin toimeenpano

Opetusministeriön työryhmämuistioita ja selvityksiä 2005:7



OPETUSMINISTERIÖ

Undervisningsministeriet

MINISTRY OF EDUCATION

Ministère de l'Éducation

Opetusministeriö / Undervisningsministeriet

Koulutus- ja tiedepolitiikan osasto / Utbildnings- och forskningspolitiska avdelningen

PL / PB 29

00023 Valtioneuvosto / Statsrådet

<http://www.minedu.fi/julkaisut/index.html>

Yliopistopaino / Universitetstryckeriet, 2005

ISBN 952-442-880-6 (nid./htf)

ISBN 952-442-881-4 (PDF)

ISSN 1458-8102

Opetusministeriön työryhmämuistioita ja selvityksiä/

Undervisningsministeriets arbetsgruppspromemorior och utredningar 2005:7

Kuvailulehti

Julkaisija
Opetusministeriö

Julkaisun päivämäärä
15.3.2005

Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Maantieliikenteen kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin toimeenpanoa käsittelevä työryhmä Puheenjohtaja: Timo Lankinen Sihteerit: Jukka Lehtinen ja Timo Repo	Julkaisun laji Opetusministeriön työryhmämuistioita ja selvityksiä	
	Toimeksiantaja Opetusministeriö	
	Toimielimen asettamispvm 8.8.2003	Dnro 29/043/2003

Julkaisun nimi (myös ruotsinkielinen)
Maantieliikenteen kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin toimeenpano
(Verkställande av direktivet om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon)

Julkaisun osat Muistio ja liitteet

Tiivistelmä

Opetusministeriö asetti 8.8.2003 kuljettajakoulutusdirektiivityöryhmän, jonka tehtävänä oli selvittää EU:n direktiivin (EY:n direktiivi maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta) vaikutuksia ammatilliseen kuljettajakoulutukseen Suomessa.

Työryhmän tehtävänä oli:

- 1) käsitellä direktiivin vaikutuksia kuljettajakoulutukseen kansallisella tasolla
- 2) tehdä tarvittavat muutosesitykset nykyiseen kuljettajakoulutusjärjestelmään sekä
- 3) ehdotukset direktiivin toimeenpanemiseksi.

Työryhmä on valmistellut ja tehnyt esityksiä direktiivin soveltamisesta kansallisella tasolla. Direktiivin vaatimukset kohdistuvat pelkästään kuljettajan ammattipätevyyskoulutukseen ja osaamiseen, ei ajokorttikoulutukseen. Ajokorttia koskevista vaatimuksista säädetään ajokorttidirektiivissä (91/439/ETY). Suomessa ammattipätevyysdirektiivin mukaisissa luokissa vaadittava ajokorttikoulutus on sisältänyt nykyisin voimassaolevan tieliikenteen kuljettajien koulutuksen vähimmäistasosta annetun neuvoston direktiivin (76/914/ETY) vaatimukset.

Suomessa ei ole aiemmin ollut pakollista hankkia erillistä kuljettajan ammattiin liittyvää koulutusta, vaatimuksena on ollut vain auton kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin suorittaminen. Direktiivi harmonisoi maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen kuljettajien koulutuksen vähimmäistason. Maantieliikenteen kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin myötä perustason ammattipätevyys on ammatin harjoittamisen edellytys ja sitä tulee jatkokoulutuksen avulla pitää ajan tasalla. Ammattitaidolla tarkoitetaan sellaista kuljettajan tehtävässä vaadittavaa ammatillista osaamista, jota kuljettajalla on oltava ajokortin lisäksi.

Uusien yhteisön sääntöjen tarkoituksena on koulutuksen avulla varmistaa kuljettajan ammattitaito sekä ammattiin pääsemisen että sen jatkuvan harjoittamisen osalta. Säännöt koskevat kaikkia kuljettajia riippumatta siitä, harjoittavatko he ammattiaan omaan tai toisen lukuun itsenäisinä ammatinharjoittajina tai työntekijöinä. Suomessa direktiivin veloitteet koskevat noin 80 000–90 000 ammattikseen raskaan kaluston kuljettajina toimivaa henkilöä.

Työryhmä katsoo, että ammatikulkijaksi aikova voisi hankkia direktiivin vaatiman ammattipätevyyden joko suorittamalla koulutusjärjestelmään kuuluvan ammatillisen perustutkinnon tai ammattitutkinnon ja niiden yhteydessä direktiivin edellyttämät vaihteittain suoritettavat kokeet taikka suorittamalla tutkinnon osaksi määritellyn koulutusjakson, joka sisältäisi vain ammattipätevyysdirektiivin edellyttämät osat ja sen yhteydessä olisi suoritettava direktiivin edellyttämät kokeet. Kumpikin suoritustapa tuottaisi direktiivin mukaisen perustason ammattipätevyyden, joka on jatkossa kuljetustoiminnan harjoittamisen edellytyksenä.

Koulutuksen voisi hankkia koulutusluvan saaneelta koulutuksen järjestäjältä. Toimivaltaiset viranomaiset olisivat opetushallitus (OPH) ja ajoneuvohallintokeskus (AKE). Ne kumpikin hyväksyisivät koulutuskeskukset omalla toimialallaan – säännösten yhtenäisen soveltamisen turvaamiseksi laadittaisiin yhteiset hyväksymisen perusteet.

Opetushallitus vahvistaisi kaikkea ammattipätevyysdirektiivin perustason kuljettajakoulutusta koskevat kansalliset sisällöt ja vaatimukset. Ammattipätevyysdirektiivin mukainen koulutus tulee siten osaksi kansallista tutkintojärjestelmää. Kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen valvonta ja kokeiden järjestäminen tulisi Opetushallituksen hyväksymien koulutuskeskusten osalta

- näyttötutkinnoissa kuljetusalan tutkintotoimikunnan/-toimikuntien tehtäväksi ja
- opetussuunnitelmaperusteisten tutkintojen osalta ammattiosaamisen näytöistä vastaavien toimielimien tehtäväksi.

Ajoneuvohallintokeskus vastaisi kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen valvonnasta ja kokeiden järjestämisestä autokoulujen ja puolustusvoimien osalta. Lisäksi ajoneuvohallintokeskus vahvistaisi kaikki jatkokoulutukseksi hyväksyttävät koulutusohjelmat.

EU:n jäsenmaiden on saatettava voimaan ammattipätevyysdirektiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset 10.9.2006 mennessä. Säännösten täytäntöönpanon helpottamiseksi on jäsenvaltioille jätetty mahdollisuus valita eri vaihtoehtoista. Säännöksiä on sovellettava linja-auton kuljettajiin kahden vuoden (10. päivästä syyskuuta 2008) ja kuorma-auton kuljettajiin kolmen vuoden (10. päivästä syyskuuta 2009) kuluttua mainitusta ajankohdasta.

Direktiivin toimeenpanoa koskevat tarvittavat säädösmuutokset valmistellaan Suomessa vuoden 2005 aikana ja hallituksen esitykset annetaan keväällä 2006.

Avainsanat

Ammattipätevyys, ammattipätevyysdirektiivi, CAP-todistus, kuljettaja, kuljettajakoulutus

Muut tiedot

Sarjan nimi ja numero Opetusministeriön työryhmämuistioita ja selvityksiä 2005:7		ISSN 1458-8102	ISBN 952-442-880-6 (nid.) 952-442-881-4 (PDF)
Kokonaissivumäärä 76 + liitteet	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Yliopistopaino		Kustantaja Opetusministeriö	

Presentationsblad

Utgivare
Undervisningsministeriet

Utgivningsdatum
15.3.2005

Författare (uppgifter om organets namn, ordförande, sekreterare) Arbetsgruppen för behandling av verkställandet av direktivet om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon Ordförande: Timo Lankinen Sekreterare: Jukka Lehtinen och Timo Repo		Typ av publication Undervisningsministeriets arbetsgruppspromemorior och utredningar	
		Uppdragsgivare Undervisningsministeriet	
		Datum för tillsättande av organet 8.8.2001	Dnr 29/043/2003
Publikation (även den finska titeln) Verkställande av direktivet om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon (Maantieliikenteen kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin toimeenpano)			
Publikationens delar Promemoria + bilagor			
<p>Sammandrag</p> <p>Undervisningsministeriet tillsatte den 8 augusti 2003 en arbetsgrupp för förarutbildningsdirektivet. Uppgiften var att utreda konsekvenserna av EU-direktivet för utbildningen av yrkesförare i Finland (rådets direktiv om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport).</p> <p>Arbetsgruppen skulle</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) behandla direktivets konsekvenser för förarutbildningen på nationell nivå 2) lägga fram förslag till behövliga ändringar i det gällande förarutbildningssystemet samt 3) förslag till verkställande av direktivet. <p>Arbetsgruppen har berett och lagt fram förslag till tillämpning av direktivet på nationell nivå. Direktivets krav gäller enbart utbildningen för förarkompetens och yrkeskompetensen, inte körkortsutbildningen. Körkortskraven regleras i körkortsdirektivet (91/438/EEG). Körkortsutbildningen för de olika fordonskategorierna enligt direktivet om förarkompetens har i Finland omfattat kraven enligt rådets gällande direktiv om minimikrav på utbildning för vissa förare av vägfordon (76/914/EEG).</p> <p>Det har inte i Finland tidigare varit obligatoriskt att skaffa sig särskild utbildning för föraryrket, utan kravet har endast varit körkort som berättigar till framförande av bil. Direktivet harmoniserar miniminivån på utbildning för förare inom gods- och persontrafik på landsväg. I och med direktivet om kompetens för förare av vägfordon är kravet för yrkesutövning grundläggande yrkeskompetens, som måste upprätthållas genom fortbildning. Med yrkeskompetens avses sådana yrkeskunskaper som krävs i uppgiften som förare och som föraren skall ha utöver körkortet.</p> <p>Syftet med de nya gemenskapsreglerna är att med hjälp av utbildning säkra förarens yrkeskompetens med tanke på såväl tillträdet till yrket som den fortsatta yrkesutövningen. Reglerna gäller alla förare oberoende av om de utövar yrket för egen eller någon annans räkning som självständiga yrkesutövare eller arbetstagare. I Finland berör skyldigheterna enligt direktivet ca 80 000–90 000 personer, vars yrke är att framföra tunga fordon.</p> <p>Arbetsgruppen anser att blivande yrkesförare kunde skaffa sig den yrkeskompetens som direktivet kräver antingen genom att avlägga en grundläggande yrkesexamen som ingår i utbildningssystemet eller en yrkesexamen och i samband med dem genomföra de prov som förutsätts av direktivet och som genomförs i etapper eller genom att fullgöra ett utbildningsavsnitt som är definierat som en del av en examen och som omfattar bara de delar som kompetensdirektivet kräver och i samband med den genomföra de prov som direktivet förutsätter. Bägge sätten ger den grundläggande yrkeskompetens som avses i direktivet och som i framtiden är ett krav för att få bedriva transportverksamhet.</p> <p>Utbildningen skaffas hos en utbildningsanordnare som har beviljats utbildningstillstånd. De behöriga myndigheterna föreslås vara Utbildningsstyrelsen (UBS) och Fordonsförvaltningscentralen (AKE). Vardera godkänner utbildningscentren inom sitt eget verksamhetsområde - för att säkerställa en enhetlig tillämpning av bestämmelserna utformas gemensamma grunder för godkännande.</p> <p>Utbildningsstyrelsen fastställer de nationella innehållen och kraven gällande all grundläggande förarutbildning enligt kompetensdirektivet. Utbildningen enligt direktivet inlemmas således i det nationella examenssystemet. Tillsynen över förarkompetensutbildningen samt anordnandet av proven skall i fråga om de utbildningscenter som Utbildningsstyrelsen godkänner</p> <ul style="list-style-type: none"> - i fristående examina vara en uppgift för examenskommissionen/-kommissionerna inom transportbranschen och - i fråga om examina enligt examensgrunderna vara en uppgift för de organ som svarar för yrkesproven. <p>Fordonsregistercentralen skall svara för tillsynen över utbildningen för förarkompetens och anordnandet av proven för bilskolornas och försvarsmaktens del. Dessutom ansvarar Fordonsregistercentralen för alla utbildningsprogram som godkänns som fortbildning.</p> <p>Medlemsländerna i EU skall sätta i kraft de lagar, förordningar och andra administrativa bestämmelser som är nödvändiga för att följa kompetensdirektivet före den 10 september 2006. För att underlätta ikraftträdandet av bestämmelserna har medlemsstaterna getts möjlighet att välja mellan olika alternativ. Bestämmelserna skall på busschaufförer tillämpas två år och på lastbilschaufförer tre år efter den nämnda tidpunkten (den 10 september 2008 respektive den 10 september 2009).</p> <p>De författningsändringar som behövs för verkställandet av direktivet bereds i Finland under 2005 och regeringspropositionerna avläts våren 2006.</p>			
Nyckelord Yrkeskompetens, kompetensdirektiv, yrkeskompetensbevis, förare, förarutbildning			
Övriga uppgifter			
Seriens namn och nummer Undervisningsministeriets arbetsgruppspromemorior och utredningar 2005:7		ISSN 1458-8102	ISBN 952-442-880-6 (htf) 952-442-881-4 (PDF)
Sidoantal 76 + bilagor	Språk finska	Pris	Sekretessgrad offentlig
Distribution Universitetstrycket		Förlag Undervisningsministeriet	

Opetusministeriölle

Opetusministeriö asetti 8.8.2003 kuljettajakoulutusdirektiivityöryhmän, jonka tehtävänä oli selvittää EU:n direktiivin (EY:n direktiivi maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta) vaikutuksia ammatilliseen kuljettajakoulutukseen Suomessa.

Työryhmän tehtävänä oli:

- 1) käsitellä direktiivin vaikutuksia kuljettajakoulutukseen kansallisella tasolla
- 2) tehdä tarvittavat muutosesitykset nykyiseen kuljettajakoulutusjärjestelmään sekä
- 3) ehdotukset direktiivin toimeenpanemiseksi.

Työryhmän puheenjohtajana toimi hallitusneuvos Timo Lankinen opetusministeriöstä. Työryhmän jäseniksi kutsuttiin vanhempi hallitussihteeri Eija Maunu liikenne- ja viestintäministeriöstä, ylitarkastaja Seppo Larmo työministeriöstä, hallitusneuvos Tarja Lehtinen opetusministeriöstä, rehtori Keijo Mäenpää Ammatillisten Aikuiskoulutuskeskusten Liitosta, erityisasiantuntija Merja Laamo Opetusalan Ammattijärjestö OAJ:sta, yksikönpäällikkö Ari Herrala Ajoneuvohallintokeskuksesta, opetusneuvos Markku Lappalainen Opetushallituksesta, johtava rehtori Artti Antila Koulutuksen järjestäjät ry:stä, puheenjohtaja Seppo Asikainen Suomen Autokoululiitto ry:stä, järjestö- ja koulutussihteeri Markku Viitanen Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:stä, toimitusjohtaja Hannu Parvela Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:stä ja johtaja Juhani Honka Hämeen ammattikorkeakoulusta, jonka tilalle tuli keväällä 2004 koulutusohjelmajohtaja Pekka Ahlgren. Työryhmän sihteereinä toimivat ylitarkastaja Jukka Lehtinen opetusministeriöstä ja erityisasiantuntija Timo Repo Opetushallituksesta. Työryhmän työskentelyyn ovat myös osallistunut koulutussuunnittelija Mika Jukkara Suomen Autokoululiitto ry:stä, ylitarkastaja Pekka Kärkkäinen Ajoneuvohallintokeskuksesta, lehtori Martti Harju Kainuun ammatti-instituutista, johtaja Pasi Moisio Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:stä, apulaisosastopäällikkö Pentti Aho Opetusalan Ammattijärjestö OAJ:sta ja toimitusjohtaja Saara Remes Bussialan Kehittämispalvelut Oy:stä. Työryhmä on kuulut majuri Ville-Veikko Vuoriota ja insinöörimajuri Jorma Piristä Pääesikunnasta.

Direktiivin vaatimukset kohdistuvat pelkästään kuljettajan ammattipätevyyskoulutukseen ja osaamiseen, ei ajokorttikoulutukseen. Ajokorttia koskevista vaatimuksista säädetään ajokorttidirektiivissä (91/439/ETY). Suomessa ammattipätevyysdirektiivin mukaisissa luokissa

vaadittava ajokorttikoulutus on sisältänyt nykyisin voimassaolevan tieliikenteen kuljettajien koulutuksen vähimmäistasosta annetun neuvoston direktiivin (76/914/ETY) vaatimukset.

Työryhmä on tarkastelussaan selvittänyt ja ottanut kantaa erityisesti miten ammattipätevyysdirektiivin edellyttämä perustason ammattipätevyys hankitaan, jatkokoulutuksen järjestämiseen ja mm. koulutuksen luvat myöntävään, toimivaltaiseen viranomaiseen sekä koulutusluvan saannin edellytyksiin kuten opetusresursseihin. Lisäksi työryhmä on käsitellyt mietinnössä ammattipätevyysdirektiivin vaikutusta puolustusvoimien kuljettajakoulutukseen sekä puolustusvoimien mahdollisuuksia toteuttaa koulutuksessaan ammattipätevyysdirektiivin sisällöt yhteistyössä Pääesikunnan kanssa. Työryhmä on seurannut samanaikaisesti valmistavana olevaa EY:n ajokorttidirektiiviä ja huomioinut sen vaikutuksia niiltä osin kun se vaikuttaa kuljettajan ammattipätevyysdirektiivin toimeenpanoon. Osana kuljettajien koulutuksen järjestelmää ja kouluttajia mietinnössä on tarkasteltu myös ajokortin saamiseen liittyvää järjestelmää ja sen toimijoita.

Saatuaan työnsä valmiiksi työryhmä luovuttaa muistionsa kunnioittavasti opetusministeriölle.

Työryhmän muistioon jättivät eriävän mielipiteen yksikönpäällikkö Ari Herrala Ajo-neuvohallintokeskuksesta, toimitusjohtaja Hannu Parvela Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:stä ja puheenjohtaja Seppo Asikainen Suomen Autokoululiitto ry:stä.

Helsingissä 28. päivänä tammikuuta 2005



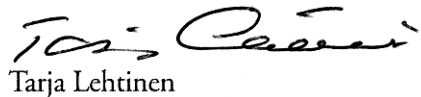
Timo Lankinen



Eija Maunu



Seppo Larmo



Tarja Lehtinen



Keijo Mäenpää



Merja Laamo



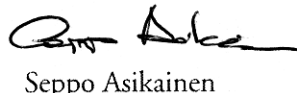
Ari Herrala



Markku Lappalainen



Artti Antila



Seppo Asikainen



Markku Viitanen



Hannu Parvela



Pekka Ahlgren



Jukka Lehtinen



Timo Repo

Tiivistelmä

Opetusministeriö asetti 8.8.2003 kuljettajakoulutusdirektiivityöryhmän, jonka tehtävänä oli selvittää EU:n direktiivin (EY:n direktiivi maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta) vaikutuksia ammatilliseen kuljettajakoulutukseen Suomessa.

Työryhmän tehtävänä oli:

- 1) käsitellä direktiivin vaikutuksia kuljettajakoulutukseen kansallisella tasolla
- 2) tehdä tarvittavat muutosesitykset nykyiseen kuljettajakoulutusjärjestelmään sekä
- 3) ehdotukset direktiivin toimeenpanemiseksi.

Työryhmä on valmistellut ja tehnyt esityksiä direktiivin soveltamisesta kansallisella tasolla. Direktiivin vaatimukset kohdistuvat pelkästään kuljettajan ammattipätevyyskoulutukseen ja osaamiseen, ei ajokorttikoulutukseen. Ajokorttia koskevista vaatimuksista säädetään ajokortti-direktiivissä (91/439/ETY). Suomessa ammattipätevyysdirektiivin mukaisissa luokissa vaadittava ajokorttikoulutus on sisältänyt nykyisin voimassaolevan tieliikenteen kuljettajien koulutuksen vähimmäistasosta annetun neuvoston direktiivin (76/914/ETY) vaatimukset.

Suomessa ei ole aiemmin ollut pakollista hankkia erillistä kuljettajan ammattiin liittyvää koulutusta, vaatimuksena on ollut vain auton kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin suorittaminen. Direktiivi harmonisoi maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen kuljettajien koulutuksen vähimmäistason. Maantieliikenteen kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin myötä perustason ammattipätevyys on ammatin harjoittamisen edellytys ja sitä tulee jatkokoulutuksen avulla pitää ajan tasalla. Ammattitaidolla tarkoitetaan sellaista kuljettajan tehtävässä vaadittavaa ammatillista osaamista, jota kuljettajalla on oltava ajokortin lisäksi.

Uusien yhteisön sääntöjen tarkoituksena on koulutuksen avulla varmistaa kuljettajan ammattitaito sekä ammattiin pääsemisen että sen jatkuvan harjoittamisen osalta. Säännöt koskevat kaikkia kuljettajia riippumatta siitä, harjoittavatko he ammattiaan omaan tai toisen lukuun itsenäisinä ammatinharjoittajina tai työntekijöinä. Suomessa direktiivin velvoitteet koskevat noin 80 000–90 000 ammatikseen raskaan kaluston kuljettajina toimivaa henkilöä.

Työryhmä katsoo, että ammattikuljettajaksi aikova voisi hankkia direktiivin vaatiman ammattipätevyyden joko suorittamalla koulutusjärjestelmään kuuluvan ammatillisen perus-

tutkinnon tai ammattitutkinnon ja niiden yhteydessä direktiivin edellyttämät vaihteittain suoritettavat kokeet taikka suorittamalla tutkinnon osaksi määritellyn koulutusjakson, joka sisältäisi vain ammattipätevyysdirektiivin edellyttämät osat ja sen yhteydessä olisi suoritettava direktiivin edellyttämät kokeet. Kumpikin suoritustapa tuottaisi direktiivin mukaisen perustason ammattipätevyyden, joka on jatkossa kuljetustoiminnan harjoittamisen edellytyksenä.

Laajempi suoritusvaihtoehto käsittäisi seuraavat ammatilliset perustutkinnot ja ammattitutkinnot. Näiden tutkintojen perusteisiin määritellään tutkinnon osaksi ammattipätevyysdirektiivin edellyttämät koulutusvaatimukset. Tutkinnot olisivat

- logistiikan perustutkinto (autonkuljettaja, yhdistelmä-ajoneuvonkuljettaja, linja-auton kuljettaja),
- metsäalan perustutkinnon metsäkonealan koulutusohjelma (puutavara-auton kuljettaja),
- yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkinto,
- linja-autonkuljettajan ammattitutkinto
- puutavaran autokuljetuksen ammattitutkinto.

Suppeampi koulutusvaihto tarkoittaisi em. tutkintojen osaksi määritellyn koulutusjakson suorittamista. Koulutus sisältäisi vain ammattipätevyysdirektiivin edellyttämät osat. Tutkinnon osa olisi laajuudeltaan 280 tunnin opiskelujakso ja sisältäisi lisäksi direktiivin edellyttämät kokeet. Tutkinnon osan voisi suorittaa myös nopeutetusti, jolloin opiskelujakson pituus on 140 tuntia ja kokeet; tällöin saavutettavat ammatin harjoittamisen oikeudet sisältävät joissain tapauksissa ikään ja kuljetettaviin ajoneuvoihin liittyviä rajoituksia. Edellä mainittu rajoittava tekijä poistuu, kun kuljettaja täyttää joko 21 tai 23 vuotta.

Koulutuksen voisi hankkia koulutusluvan saaneelta koulutuksen järjestäjältä. Toimivaltaisena viranomaisena toimivat opetushallitus ja ajoneuvohallintokeskus hyväksyisivät koulutuksen järjestäjät kirjallisesta pyynnöstä, johon on liitetty koulutusohjelma (opetettavat asiat, toteutussuunnitelma, opetusmenetelmät), selvitys opettajien pätevydestä, kurssien pitopaikoista, opetusmateriaaleista, käytettävästä ajoneuvokannasta ja kurssien osallistumishdoista.

Toimivaltaiset viranomaiset olisivat Opetushallitus (OPH) ja ajoneuvohallintokeskus (AKE). Ne kumpikin hyväksyisivät koulutuskeskukset omalla toimialallaan – säännösten yhtenäisen soveltamisen turvaamiseksi laadittaisiin yhteiset hyväksymisen perusteet.

Opetushallitus vahvistaisi kaikkea ammattipätevyysdirektiivin perustason kuljettajakoulutusta koskevat kansalliset sisällöt ja vaatimukset. Ammattipätevyysdirektiivin mukainen koulutus tulee siten osaksi kansallista tutkintojärjestelmää. Kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen valvonta ja kokeiden järjestäminen tulisi Opetushallituksen hyväksymien koulutuskeskusten osalta

- näyttötutkinnoissa kuljetusalan tutkintotoimikunnan/-toimikuntien tehtäväksi ja
- opetussuunnitelmaperusteisten tutkintojen osalta ammattiosaamisen näytöistä vastaavien toimielimien tehtäväksi.

Ajoneuvohallintokeskus vastaisi kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen valvonnasta ja kokeiden järjestämisestä autokoulujen ja puolustusvoimien osalta. Lisäksi ajoneuvohallintokeskus vahvistaisi kaikki jatkokoulutukseksi hyväksyttävät koulutusohjelmat.

Ammattipätevyysdirektiivin yhtenä tarkoituksena on yhtenäistää kuljettajien koulutusta jäsenvaltioissa, mutta kuitenkin niin, että sen tulisi olla sovellettavissa jo käytössä oleviin kansallisiin koulutus- ja tutkintojärjestelmiin. Työryhmän mielestä on tärkeää, että direktiivin vaatimuksia täytäntöön pantaessa pyritään ensisijaisesti rakentamaan toimiva järjestelmä,

joka pohjautuu Suomessa jo käytössä olevaan ammatillisen koulutuksen järjestelmään sekä ottaa huomioon muun kuljettajien nykyisen koulutuksen.

Työryhmä ehdottaa, että kansallisesti valitaan opetukseen osallistumiseen ja kokeiden suorittamiseen perustuva järjestelmä ammattikuljettajien perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi. Koulutuspainotteinen vaihtoehto edellyttää sekä opetukseen osallistumista että kokeen suorittamista.

Työryhmä ehdottaa, että perustason ammattipätevyyden saavuttamiseksi otetaan käyttöön myös nopeutettu järjestelmä.

Nopeutettua järjestelmää tarvitaan etenkin niissä tilanteissa, kun työelämällä on tarve saada nopeasti uusia kuljettajia. Nopeutetun järjestelmän mukaisesti ammattipätevyysdirektiivin edellyttämät aiheisällöt voidaan opiskella 280 tunnin sijasta nopeutetusti 140 tunnissa. Koulutus tuottaa rajoitettuja oikeuksia nuorten kuljettajien osalta eri ajoneuvoluokissa. Tavaraliikenteessä yli 21-vuotiaat ja henkilöliikenteessä yli 23-vuotiaat voivat suorittaa minkä tahansa ajokorttiluokan ammattipätevyyskoulutuksen nopeutetusti.

Opetushallitus ja ajoneuvohallintokeskus vastaisivat perustason ammattipätevyyskoulutuksen valvonnasta ja kokeiden järjestämisestä kumpikin hyväksymiensä koulutuskeskusten osalta. Rekisteriviranomainen ylläpitäisi rekisteriä ammattipätevyydestä todistusten haltijoista ja vastaisi suoritettavista ajokorttimerkinnöistä ja/tai ammattipätevyyskortteista.

Koulutuksen päätteeksi, tai laajemman yli 6 kuukautta kestävästä ammatillisen koulutuksen yhteydessä toteutettavan koulutuksen yhteydessä koulutuksen osan päätteeksi (vaiheittaiset kokeet), pidettäisiin kirjallinen tai suullinen koe. Suullisen kokeen voisi suorittaa vain perustellusta syystä, esim. lukihäiriön vuoksi. Todistuksen hyväksytystä koulutuksesta antaisivat

- autokoulujen ja puolustusvoimien osalta ajoneuvohallintokeskus tai sen nimeämät elimet
- opetushallinnon hyväksymien koulutuskeskusten osalta näyttötutkinnoissa kuljetusalan tutkintotoimikunta/-toimikunnat ja opetussuunnitelmaperusteisten tutkintojen osalta ammattiosaamisen näytöistä vastaavat toimielimet.

Todistuksen perusteella rekisteriviranomainen antaisi kuljettajille ammattipätevyyskortin tai merkinnän ammattipätevyydestä ajokorttiin. Tällaisiksi todistuksiksi katsottaisiin myös määräysten mukaiset perus- ja ammattitutkintotodistukset. Koulutusta valvottaisiin tarkastuskäynnin.

Työryhmä ehdottaa, että Suomessa otetaan käyttöön direktiivissä annettu mahdollisuus linja-auton kuljettajan ikärajan alentamiseen kotimaassa tapahtuvia kuljetuksia varten. Ikärajan alentaminen antaa mahdollisuuden aloittaa henkilöliikenteen koulutus myös nuorille suunnatun ammatillisen perustutkinnon yhteydessä. Ikärajan alentaminen on ammattipätevyysdirektiivin suoma mahdollisuus, joka on perusteltua ottaa käyttöön nopeammassa aikataulussa jo aiemmin kuin muut direktiivin osat on otettava käyttöön. Nykyinen käytäntö, jolloin voi valita vain tavaraliikenteen koulutusta, ei kiinnosta kaikkia kuljetusalasta kiinnostuneita. Ammatillisen koulutusväylän avaaminen henkilöliikenteen koulutukselle lisää nuorten kiinnostusta kuljettajan tehtäviin ja helpottaa paikallisesti esiintyvää henkilöliikenteen kuljettajapulaa. Ammatillisen koulutuksen järjestäjät ovat valmistautuneet linja-autokuljettajakoulutuksen aloittamiseen nuorille suuntaamalla käynnistämällä kokeilutoimintaa ja osoittamalla toiminnan käynnistämiseen uusia voimavaroja.

Työryhmä ehdottaa, että puolustusvoimien kuljettajakoulutus järjestettäisiin siten, että se täyttää ammattipätevyysdirektiivin vaatimukset kuljettajien koulutuksesta. Työryhmän mielestä kansallisin toimenpitein on huolehdittava siitä, että puolustusvoimissa saatu kuljettajakoulutus tuottaa ammattipätevyysdirektiivin mukaisen pätevyyden. Työryhmä katsoo, että

myös puolustusvoimien kuljettajakoulutukseen halukkaiden määrä lisääntyy, mikäli tämä tavoite toteutetaan.

Uusilla henkilöliikenteen kuljettajilla on oltava ammattipätevyysdirektiivin edellyttämä koulutus syyskuusta 2008 ja tavaraliikenteen kuljettajilla syyskuusta 2009. Tähän tilanteeseen varautuminen on syytä aloittaa jo aiemmin. Työryhmä ehdottaa, että kuljettajakoulutuksen perus- ja lisäkoulutuksen määriä lisätään alan tarpeiden mukaisesti vuodesta 2007 alkaen. Nykyisillä koulutusmäärillä ei ole mahdollista vastata niihin työvoimatarpeisiin, joita mm. työmarkkinajärjestöt, opetushallinto ja työvoimahallinto ovat omissa selvityksissä ennakoineet. Myös ammattipätevyysdirektiivin voimaantulo lisää koulutustarvetta. Koulutusmäärien lisäys tulisi tapahtua voimavaroja lisäämällä ja uudelleen kohdentamalla sekä laajentamalla tutkinnon osina suorittavan ammattipätevyysdirektiivin mukaista koulutusta. Koska kuljetusalan toimivuudella on tärkeä merkitys lähes kaikkeen yhteiskunnan toimivuuteen, työryhmä pitää tärkeänä, että työelämän työvoimatarpeen ollessa poikkeuksellisen suuri, opetusministeriö ja työministeriö suuntaavat rahoitusta etenkin kuljettajien ammattipätevyden tuottavaan koulutukseen.

Työryhmä katsoo, että etenkin linja-auton ja yhdistelmäajoneuvon kuljettajan perustutkintokoulutusta tulee lisätä. Kuljettajakoulutusta on viimeaikoina kehitetty siten, että ammatillisen koulutuksen järjestäjillä on ollut mahdollisuus saada kannustusrahaa yhdistelmäajoneuvokuljettajan ja linja-autokuljettajan perustutkintokoulutuksen kehittämiseen.

EU:n jäsenmaiden on saatettava voimaan ammattipätevyysdirektiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset 10.9.2006 mennessä. Säännösten täytäntöönpanon helpottamiseksi on jäsenvaltioille jätetty mahdollisuus valita eri vaihtoehtoja. Säännöksiä on sovellettava linja-auton kuljettajiin kahden vuoden (10. päivästä syyskuuta 2008) ja kuorma-auton kuljettajiin kolmen vuoden (10. päivästä syyskuuta 2009) kuluttua mainitusta ajankohdasta.

Direktiivin toimeenpanoa koskevat tarvittavat säädösmuutokset valmistellaan Suomessa vuoden 2005 aikana ja hallituksen esitykset annetaan keväällä 2006.

Sammandrag

Undervisningsministeriet tillsatte den 8 augusti 2003 en arbetsgrupp för förarutbildningsdirektivet. Uppgiften var att utreda konsekvenserna av EU-direktivet för utbildningen av yrkesförare i Finland (rådets direktiv om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport).

Arbetsgruppen skulle

- 1) behandla direktivets konsekvenser för förarutbildningen på nationell nivå
- 2) lägga fram förslag till behövliga ändringar i det gällande förarutbildningssystemet samt
- 3) förslag till verkställande av direktivet.

Arbetsgruppen har berett och lagt fram förslag till tillämpning av direktivet på nationell nivå. Direktivets krav gäller enbart utbildningen för förarkompetens och yrkeskompetensen, inte körkortsutbildningen. Körkortskraven regleras i körkortsdirektivet (91/438/EEG). Körkortsutbildningen för de olika fordonskategorierna enligt direktivet om förarkompetens har i Finland omfattat kraven enligt rådets gällande direktiv om minimikrav på utbildning för vissa förare av vägfordon (76/914/EEG).

Det har inte i Finland tidigare varit obligatoriskt att skaffa sig särskild utbildning för föraryrket, utan kravet har endast varit körkort som berättigar till framförande av bil. Direktivet harmoniserar miniminivån på utbildning för förare inom gods- och persontrafik på landsväg. I och med direktivet om kompetens för förare av vägfordon är kravet för yrkesutövning grundläggande yrkeskompetens, som måste upprätthållas genom fortbildning. Med yrkeskompetens avses sådana yrkeskunskaper som krävs i uppgiften som förare och som föraren skall ha utöver körkortet.

Syftet med de nya gemenskapsreglerna är att med hjälp av utbildning säkra förarens yrkeskompetens med tanke på såväl tillträdet till yrket som den fortsatta yrkesutövningen. Reglerna gäller alla förare oberoende av om de utövar yrket för egen eller någon annans räkning som självständiga yrkesutövare eller arbetstagare. I Finland berör skyldigheterna enligt direktivet ca 80 000–90 000 personer, vars yrke är att framföra tunga fordon.

Arbetsgruppen anser att blivande yrkesförare kunde skaffa sig den yrkeskompetens som direktivet kräver antingen genom att avlägga en grundläggande yrkesexamen som ingår i utbildningssystemet eller en yrkesexamen och i samband med dem genomföra de prov som förutsätts av direktivet och som genomförs i etapper eller genom att fullgöra ett

utbildningsavsnitt som är definierat som en del av en examen och som omfattar bara de delar som kompetensdirektivet kräver och i samband med den genomföra de prov som direktivet förutsätter. Bägge sätten ger den grundläggande yrkeskompetens som avses i direktivet och som i framtiden är ett krav för att få bedriva transportverksamhet.

Det längre alternativet innefattar följande yrkesinriktade grundexamina och yrkesexamina. I grunderna för dessa examina definieras de krav på utbildning som kompetensdirektivet förutsätter. Examina föreslås vara:

- grundexamen i logistik (chaufför, kombinationsfordonsförare, busschaufför)
- grundexamen inom skogsbranschen i utbildningsprogrammet för skogsmaskinbranschen (biltransport av trävaror)
- yrkesexamen för kombinationsfordonsförare
- yrkesexamen för busschaufför
- yrkesexamen i biltransport av trävaror

Det kortare alternativet innebär en utbildningsperiod som definieras som en del av nämnda examina. Utbildningen omfattar endast de delar som kompetensdirektivet förutsätter. En examensdel föreslås omfatta en studieperiod på 280 timmar och därtill innehålla de prov som direktivet kräver. En examensdel skall också kunna fullgöras i ett snabbare tempo och längden på studieperioden då vara 140 timmar samt proven; men de rättigheter att utöva yrket som då erhålls skall i vissa fall innehålla begränsningar avseende ålder och fordon som får framföras. Denna begränsande faktor avskrivs när föraren fyller antingen 21 eller 23 år.

Utbildningen skaffas hos en utbildningsanordnare som har beviljats utbildningstillstånd. Utbildningsstyrelsen och Fordonsförvaltningscentralen skall som behöriga myndigheter godkänna utbildningsanordnarna på en skriftlig begäran, till vilken fogas utbildningsprogrammet (undervisningsinnehåll, plan för genomförande, undervisningsmetoder), en utredning av lärarnas kompetens, platserna där kurserna hålls, läromedel, fordonspark till förfogande och villkor för deltagande i kurserna.

De behöriga myndigheterna föreslås vara Utbildningsstyrelsen (UBS) och Fordonsförvaltningscentralen (AKE). Vardera godkänner utbildningscentren inom sitt eget verksamhetsområde – för att säkerställa en enhetlig tillämpning av bestämmelserna utformas gemensamma grunder för godkännande.

Utbildningsstyrelsen fastställer de nationella innehållen och kraven gällande all grundläggande förarutbildning enligt kompetensdirektivet. Utbildningen enligt direktivet inlemmas således i det nationella examenssystemet. Tillsynen över förarkompetensutbildningen samt anordnandet av proven skall i fråga om de utbildningscenter som Utbildningsstyrelsen godkänner

- i fristående examina vara en uppgift för examenskommissionen/-kommissionerna inom transportbranschen och
- i fråga om examina enligt examensgrunderna vara en uppgift för de organ som svarar för yrkesproven.

Fordonsregistercentralen skall svara för tillsynen över utbildningen för förarkompetens och anordnandet av proven för bilskolornas och försvarsmaktens del. Dessutom ansvarar Fordonsregistercentralen för alla utbildningsprogram som godkänns som fortbildning.

Ett av syftena med direktivet om förarkompetens är att förenhetliga förarutbildningen i medlemsstaterna, men dock så att den kan tillämpas på de nationella utbildnings- och

examenssystem som redan finns. Arbetsgruppen anser det viktigt att målet då kraven i direktivet verkställs i främsta hand är att bygga upp ett fungerande system som baserar sig på det yrkesutbildningssystem som redan finns i Finland samt att annan nuvarande utbildning av förare beaktas.

Arbetsgruppen föreslår att man nationellt väljer det system för inhämtande av grundläggande kompetens för yrkesförare som bygger på deltagande i utbildning och genomförda prov. Det utbildningsbetonade alternativet förutsätter både deltagande i utbildning och genomfört prov.

Arbetsgruppen föreslår att det också införs ett system för att i snabbare ordning förvärva grundläggande yrkeskompetens.

Den snabbare ordningen behövs främst i sådana situationer där arbetslivet snabbt behöver få nya förare. Enligt den snabbare ordningen kan de ämnen som direktivet om yrkeskompetens förutsätter studeras i ett snabbare tempo på 140 timmar i stället för på 280 timmar. Utbildningen ger i fråga om unga förare begränsade rättigheter i de olika fordonsklasserna. I godstrafik kan personer som fyllt 21 år och i persontrafik personer som fyllt 23 år skaffa sig snabbförvärvad yrkeskompetens för vilken körkortskategori som helst.

Utbildningsstyrelsen och Fordonsförvaltningscentralen föreslås båda svara för övervakningen av utbildningen för grundläggande kompetens och för provarrangemangen i fråga om de utbildningscenter som de godkännt. Registermyndigheten upprätthåller ett register över dem som innehar ett kompetensbevis samt svarar för anteckningarna i körkortet och/eller kompetenskorten.

Som avslutning på en utbildning eller på en sådan mer omfattande del av en utbildning som varar i mer än 6 månader och som genomförs i samband med en yrkesutbildning hålls ett skriftligt eller muntligt prov (som kan genomföras i etapper). Muntliga prov kan genomföras endast av grundad anledning, t.ex. på grund av dyslexi. Enligt förslaget ges intygen över godkänd utbildning

- för bilskolornas och försvarsmaktens del av Fordonsförvaltningscentralen eller av de organ som utsetts av denna
- för de utbildningscentrers del som undervisningsförvaltningen godkännt av examenskommissionen/-kommissionerna inom transportbranschen i fråga om fristående examina och av de förvaltningsorgan som svarar för yrkesproven i fråga om examina enligt läroplansgrunderna.

Utifrån intyget ger registermyndigheten föraren ett yrkeskompetenskort eller en anteckning om yrkeskompetens i körkortet. Som sådana intyg räknas också de intyg över grundexamina och yrkesexamina som motsvarar bestämmelserna. Utbildningen övervakas genom tillsynsbesök.

Arbetsgruppen föreslår att man i Finland inför den möjlighet som direktivet ger att sänka åldersgränsen för busschaufförer vid inhemska transporter. En sänkt åldersgräns ger möjlighet att inleda utbildningen för persontransporter också i samband med studierna för en yrkesinriktad grundexamen i ungdomsutbildningen. En sänkning av åldersgränsen är en möjlighet som erbjuds i direktivet om yrkeskompetens och som det är motiverat att införa redan tidigare enligt en snabbare tidtabell än den som gäller de övriga delarna i direktivet. Nuvarande praxis, som innebär att den enda valmöjligheten är godstransporter, tilltalar inte alla som är intresserade av transportbranschen. Att utbildningen för persontransporter blir tillgänglig via yrkesutbildningen ökar de ungas intresse för föraruppgifter och underlättar den lokalt förekommande bristen på förare för persontransporter. Anordnarna av yrkesutbildning

har förberett sig på att starta busschaufförsutbildning för unga genom försöksverksamhet och genom att avsätta nya resurser för att starta verksamheten.

Arbetsgruppen föreslår att försvarsmaktens förarutbildning ordnas så att den fyller de krav som direktivet om yrkeskompetens ställer på förarutbildningen. Man bör enligt arbetsgruppen genom nationella åtgärder se till att förarutbildningen vid försvarsmakten ger den yrkeskunskap som direktivet förutsätter. Arbetsgruppen menar att också antalet villiga att gå försvarsmaktens förarutbildning ökar om detta mål realiseras.

De nya förarna för persontransporter skall ha den utbildning som direktivet förutsätter från september 2008 och förarna för godstransporter från september 2009. Det är skäl att förbereda sig inför denna situation redan tidigare. Arbetsgruppen föreslår att utbildningsvolymerna för grundläggande förarutbildning och fortbildning av förare ökas enligt branschens behov från 2007. Med nuvarande utbildningsvolymerna är det inte möjligt att fylla de arbetskraftsbehov som bl.a. arbetsmarknadsorganisationerna, undervisningsförvaltningen och arbetskraftsförvaltningen kalkylerar med i sina utredningar. Också direktivets ikraftträdande ökar utbildningsbehovet. Ökningen av utbildningsvolymerna bör ske genom en utökning och omfördelning av resurserna och genom att den utbildning enligt direktivet som genomförs som examensdelar breddas. Eftersom en fungerande transportbransch är av stor betydelse för att så gott som hela samhället skall fungera, finner arbetsgruppen det viktigt att, när arbetslivets behov av arbetskraft är exceptionellt stort, undervisningsministeriet och arbetsministeriet beviljar finansiering i synnerhet för utbildning som ger förarkompetens.

Arbetsgruppen anser att främst grundexamensutbildningen till kombinationsfordonsförare och busschaufför bör utökas. Förarutbildningen har den senaste tiden utvecklats så att yrkesutbildningsanordnarna har haft möjlighet att få stödpengar för utveckling av grundexamensutbildning till kombinationsfordonsförare och busschaufför.

Medlemsländerna i EU skall sätta i kraft de lagar, förordningar och andra administrativa bestämmelser som är nödvändiga för att följa kompetensdirektivet före den 10 september 2006. För att underlätta ikraftträdandet av bestämmelserna har medlemsstaterna getts möjlighet att välja mellan olika alternativ. Bestämmelserna skall på busschaufförer tillämpas två år och på lastbilschaufförer tre år efter den nämnda tidpunkten (den 10 september 2008 respektive den 10 september 2009).

De författningsändringar som behövs för verkställandet av direktivet bereds i Finland under 2005 och regeringspropositionerna avläts våren 2006.

Abstract

On 8 August 2003 the Ministry of Education appointed a committee to look into the measures needed to implement Directive 2003/59/EC on the initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers in Finland.

The committee was to:

- 1) look into the measures necessitated by the Directive at the national level
- 2) put forward proposals for changes in the present driver training system, and
- 3) propose measures needed to implement the Directive.

The committee prepared proposals for the national implementation of the Directive. The directive only provides for drivers' professional qualification training and skills, not for driving instruction. Driving licences are governed by Directive 91/439/EEC. In Finland, driving instruction and driving licences of the categories required for transportation covered by the Directive have up to now fulfilled the requirements of Directive 76/914/EEC on the minimum level of training for some road transport drivers.

In Finland it has not been compulsory for road transport drivers to obtain separate driver qualifications; the requirement has been that the driver has a valid driving licence required for the form of transport in question. Directive 2003/59 harmonises the minimum level of training for drivers of road vehicles carrying goods or passengers. Under the Directive, the practice of the road transportation is subject to a basic professional qualification, which must be updated through periodic training. The professional qualification referred to in the Directive means knowledge and skills needed in road transportation in addition to that needed for the driving licence.

The purpose of the new Community provisions is to ensure through training that drivers of road transport vehicles have the necessary competence both at entry to and in the practice of the trade. The provisions apply to all drivers, irrespective of whether they are independent professionals or work for others. In Finland, the Directive provisions relate to some 80,000–90,000 persons driving heavy road vehicles.

The committee sees that prospective professional drivers in Finland could obtain the qualifications provided for in the Directive by studying for the relevant vocational

qualification or further vocational qualification and taking the national tests included in these programmes in accordance with the Directive. Another training track would be to participate in the modules of training in the qualification programme which contain the required elements and taking tests as provided by the Directive. Both tracks would give the qualification which is compulsory under the Directive.

The first alternative would include the following vocational qualifications and further vocational qualifications, which would include the components required by the Directive:

- Vocational Qualifications in Logistics, Study Programme in Transportation Services, Driver (chauffeurs, drivers of articulated lorries, coach/bus drivers),
- Vocational Qualification in Forestry, Study Programme in Forest Machinery, Forest Machine Operator (timber lorry drivers),
- Further Qualification for Drivers of Articulated Vehicles,
- Further Qualification for Bus Drivers
- Further Qualification in Timber Lorry Transport.

The latter alternative of shorter training would entail studying only the components in the foregoing programmes which are compulsory under the Directive. This would constitute 280 hours of training, including the required tests. This option would also offer an accelerated training track comprising 140 hours of training plus tests, but there would be certain restrictions concerning the driver's age (either 21 or 23) and the vehicles driven in some cases.

The training could be obtained from an accredited training provider. The competent authorities would approve the training providers based on a written application, which must indicate the training programme (syllabus, implementation plan, teaching methods), the teachers' qualifications, the training venues, teaching materials, the vehicles used, and entry requirements.

The competent authorities would be the National Board of Education and the Finnish Vehicle Administration. They would accredit the training centres in their respective sectors. Uniform accreditation criteria and procedures would be adopted with a view to harmonised application of statutes.

The National Board would confirm the national contents and requirements for the initial qualification, ensuring that the training required under the Directive is integrated into the national qualification system. As regards the training centres accredited by the National Board, the driver qualification training would be supervised and the tests set

- in competence-based qualifications by the logistics qualification committee(s), and
- in curriculum-based qualification (youth) training by the bodies responsible for skills demonstrations.

The Vehicle Administration would be responsible for supervising driver qualification training and setting the required tests as regards driving schools and the Defence Forces. In addition, the Vehicle Administration would confirm all the training provision approved as periodic training courses.

One purpose of the Directive is to harmonise drivers' training in the Member States, but in a way which would allow applying the new statutes to existing training and qualification systems. The committee considers it important that the application of the Directive will primarily aim to create a viable system based on the vocational training system already existing in Finland and to take account of other training currently provided for drivers.

The committee proposes that the national system for the initial qualification of professional drivers be based on participation in training and tests. Such a training-based alternative would entail that the trainees both participate in training and take tests.

The committee proposes that the accelerated initial qualification be also adopted.

Such a speedy qualification system is needed especially to meet urgent labour needs. In the accelerated alternative, the qualification can be obtained in 140 hours instead of 280. This form of training would provide limited qualifications for young drivers in different vehicle categories. In the transportation of goods, persons aged 21 or more and in passenger transportation persons aged 23 age can gain qualifications for any driving licence category in the accelerated qualification training.

The National Board of Education and the Vehicle Administration would be responsible for supervising and setting the tests in the training centres in their respective sectors. A register of certificates of professional competence (CPC) would be kept by the relevant register authority, which would also be responsible for affixing the harmonised Community code, together with the code's expiry date, either to the driving licence and/or issuing driver qualification cards.

Each training module would end in a written or oral test (phased tests). The oral examination would be an option only for valid reasons, such as dyslexia. The CPC would be awarded

- by the Vehicle Administration, or bodies designated by it, as regards driving schools and the Defence Forces, and
- by the logistics qualification committee(s) as regards training centres accredited by the National Board, and
- by the bodies responsible for skills demonstrations as regards curriculum-based training.

Based on the CPC or a vocational qualification diploma, the register authority would issue a driver qualification card or record the relevant information on the driving licence. The required training also include vocational qualifications and further qualifications which conform to the statutes. The training provision would be supervised by means of inspection visits.

The committee proposes that Finland apply the lower the minimum age of bus drivers provided for in the Directive as regards transportation within Finland. A lower age limit would enable passenger transport training to be given to young people in vocational qualification programmes. This provision in the Directive should be adopted in a more rapid timetable than the other provisions. The present practice, in which only the goods transport option is available to young people, is not attractive to all those interested in the logistics field. The passenger transport option would stimulate young people's interest in the field and alleviate local labour shortages. VET providers have made preparations for bus driver programmes by carrying out pilot projects and allocating new resources for initiating training.

The committee proposes that training in the Defence Forces be provided in a way which would meet the training requirements defined in the Directive. However, the committee considers that it is for the competent national authorities to see to this. The committee believes that this would increase young people's interest in training provided by the Defence Forces.

New drivers in passenger transportation must have training which meets the requirements of the Directive from September onwards and in goods transportation from September 2009 onwards. The committee proposes that the supply of initial and periodic training for drivers

be increased according to needs from 2007 onwards. The present provision will not meet the labour needs anticipated by the social partners, the educational administration and the labour administration or the needs arising from the entry into force of the Directive. Increasing the number of qualified drivers entails both new resources and reallocation of existing resources, as well as an increase in the periodic training required by the Directive. Since the situation in the logistics field has repercussions for nearly all operations of our society, the committee considers it important that, in times of exceptionally large labour needs, the Ministry of Education and the Ministry of Labour deploy resources to drivers' qualification training in particular.

The committee sees that increases are especially needed in the training of bus drivers and drivers of articulated road vehicles. Driver training has been recently developed to make incentive money available to VET providers for the development of these two forms of driver training.

EU Member States must promulgate the statutes implementing the Directive by 10 September 2006. To facilitate this, the member States can choose from two alternative implementation procedures. The statutes must be in force within two years from the above date (as from 10 September 2008) in the case of bus drivers and within three years (as from 10 September 2009) in the case of lorry drivers.

The required amendments to legislation will be drafted in Finland during 2005 and the Government will submit the relevant Bills during spring 2006.

Sisältö

1	Johdanto	21
	1.1 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY, maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta (jatkossa ammattipätevyysdirektiivi)	22
	1.1.1 Ammattipätevyysdirektiivin tavoitteet ja mahdollisuudet	22
	1.1.2 Ammattipätevyysdirektiivin vaatima ammattipätevyys ja koulutus	24
	1.1.3 Ammattipätevyysdirektiivin toimeenpanemiseksi tehtävät kansalliset valinnat	30
	1.2 Liikennevaliokunnan lausunto suurelle valiokunnalle (13/2001 vp)	30
2	Kuljetusalan haasteet ja työvoimatarpeet	32
3	Suomen kuljettajakoulutusjärjestelmä	36
	3.1 Ammattikuljettajien tutkinnot koulutusjärjestelmässä	40
	3.2 Ajokorttikoulutus ja sen perusteella saatavat ajo-oikeudet	43
	3.3 Puolustusvoimien kuljettajakoulutus	46
4	Ammattipätevyysdirektiivin toiminnan vaihtoehdot	49
	4.1 Perustason ammattipätevyyden sekä jatkokoulutuksen hankinta	49
	4.2 Toimivaltainen viranomainen tai viranomaiset	
5	Työryhmän ehdotukset kansallisiksi toimenpiteiksi	58
	5.1 Järjestelmän kuvaus	58
	5.1.1 Ehdotus perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi	61
	5.1.2 Ehdotus ammattipätevyysdirektiivin edellyttämästä kuljettajien jatkokoulutuksen järjestelmästä	65
	5.1.3 Ehdotus liikenneyrittäjäkoulutuksen hyväksilukemiseksi	66
	5.2 Ehdotukset ammattipätevyysdirektiivin toimeenpanoa varten	67
	5.2.1 Ehdotus toimivaltaisiksi viranomaisiksi	67
	5.2.2 Ehdotus vaatimuksista koulutuskeskuksille	69
	5.2.3 Ehdotus puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen kehittämiseksi	71
	5.3 Ehdotukset muista tarvittavista toimenpiteistä	71
	5.3.1 Ehdotus arvonlisäveron alentamiseksi	71
	5.3.2 Ehdotus kuljettajakoulutuksen lisäämiseksi	72
	5.3.3 Ehdotus lainsäädännön ja tutkintojen ja opetussuunnitelmien perusteiden muuttamiseksi	72

Eriävät mielipiteet	74
Liitteet	77
Liite 1. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY	77
Liite 2. Liikennevaliokunnan lausunto 13/2001 vp	91
Liite 3. Nykyiset sisällölliset ajokorttivaatimukset CE ja D luokissa	96
Liite 4. Ajokorttiluokat	98
Liite 5. Ajokorttiin liittyvät ikävaatimukset	100
Liite 6. Eri maissa ajokortin saamiseksi vaadittavia opetustuntimääriä	101
Liite 7. Eri ajokorttiluokkien nykyiset (pakolliset) opetusmäärät Suomessa	102
Liite 8. Ajokorttikoulutusta antavien kouluttajien ja suoritettujen ajokorttien määrät vuonna 2003	103
Liite 9. Työkokemuksen perusteella suoritettujen ajokorttien määrät sekä puolustusvoimien myöntämien kuljettajantutkintotodistusten määrät vuonna 2003	104

1 Johdanto

Suomessa ei ole aiemmin ollut pakollista hankkia erillistä kuljettajan ammattiin liittyvää koulutusta, vaatimuksena on ollut vain auton kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin suorittaminen.

Vastaavasti EU:n jäsenmaissa kuljettajilla ei ole yleensä velvoitetta hankkia ammattikoulutusta. Tämä näkyy käytännön tilanteesta: valtaosassa jäsenvaltioista vain pieni vähemmistö kuljettajista (5–10 %) hankkii tällaisen koulutuksen. Perusammattikoulutus on ollut pakollisena yleisvaatimuksena vain Alankomaissa ja Ranskassa. Alankomaissa ammattitaitoa osoittava todistus on pakollinen kaikille ammattikuljettajille. Ranskassa, missä noin kolmanneksella ammattikuljettajista on ammattitaitoa osoittava todistus, otettiin vuonna 1995 käyttöön kuljettajien pakollinen perusammattikoulutus alakohtaisin sopimuksin ja vaiheittain (ensimmäisessä vaiheessa muiden lukuun suoritettava tavaraliikenne, seuraavassa vaiheessa omaan lukuun suoritettava tavaraliikenne ja lopuksi henkilöliikenne).

Valtaenemmistö ammattikuljettajista harjoittaa Suomessa ammattiaan pelkän ajokortin turvin. Direktiivin valmistelussa katsottiin, että kuljettajan ammatin nykyisin asettamat vaatimukset edellyttävät vankkaa ammatillista perus- ja jatkokoulutusta. Tällainen koulutus parantaa osaltaan turvallisuutta liikenteessä ja sen ulkopuolella sekä palvelun laatua. Lisäksi koulutuksen on katsottu helpottavan ammattiin ryhtymistä ja vaikuttavan myönteisesti työllisyyteen. Yleisen ja yhtäläisen koulutusvelvoitteen käyttöönotto on merkinä siitä, että markkinoiden vapauttaminen ja kilpailun lisääntyminen kulkevat käsi kädessä sosiaalisten ja työehtojen yhdenmukaistamisen kanssa. Tämä pätee sekä kuljettajan ammatista kiinnostuneisiin nuoriin että ammattiaan jo harjoittaviin kuljettajiin. Annettavan koulutuksen tulee lisäksi olla luonteeltaan käytännönläheistä ja sen on edistettävä uusien ammattikuljettajien työllistymistä.

Uuden kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin myötä perustason ammattipätevyys on ammatin harjoittamisen edellytys ja sitä tulee jatkokoulutuksen avulla pitää ajan tasalla (liite 1).

EU:n jäsenmaiden on saatettava voimaan ammattipätevyysdirektiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset 10.9.2006 mennessä. Säännösten täytäntöönpanon helpottamiseksi on jäsenvaltioille jätetty mahdollisuus valita eri vaihtoehtoja. Säännöksiä on sovellettava linja-auton kuljettajiin kahden vuoden (10. päivästä syyskuuta 2008) ja kuorma-auton kuljettajiin kolmen vuoden (10. päivästä syyskuuta 2009) kuluttua mainitusta ajankohdasta.

1.1 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY, maanteiden tavaraj- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta (jatkossa ammattipätevyysdirektiivi)

1.1.1 Ammattipätevyysdirektiivin tavoitteet ja mahdollisuudet

Direktiivi harmonisoi maanteiden tavaraj- ja henkilöliikenteen kuljettajien koulutuksen vähimmäistason. Ammattitaidolla tarkoitetaan sellaista kuljettajan tehtävässä vaadittavaa ammatillista osaamista, jota kuljettajalla on oltava ajokortin lisäksi.

Uusien yhteisön sääntöjen tarkoituksena on koulutuksen avulla varmistaa kuljettajan ammattitaito sekä ammattiin pääsemisen että sen jatkuvan harjoittamisen osalta. Säännöt koskevat kaikkia kuljettajia riippumatta siitä, harjoittavatko he ammattiaan omaan tai toisen lukuun itsenäisinä ammatinharjoittajina tai työntekijöinä.

Ammattipätevyysdirektiivin tarkoituksena on

parantaa

- tieturvallisuutta ja kuljettajan turvallisuutta kaikissa tehtävissä, myös silloin kun ajoneuvo on pysäköitynä,
- nuorten mielenkiintoa ammattia kohtaan,
- vähentää liikenteen haittoja ympäristölle, etenkin taloudellisen ja ennakoivan ajotavan laajentamiseksi,
- kuljettajan osaamista toiminnasta hätätilanteessa ja kykyä estää riskejä ja arvioida hätätilanteita,
- kuljetuspalvelujen laatua ja saatavuutta,

varmistaa

- kuljettajien saatavuus
- kuljettajan osaaminen ajoneuvoa lastattaessa, etenkin turvallisuuden osalta,
- kuljettajan osaaminen matkustajien turvallisuuden ja viihtyisyyden osalta,
- tiedot toimintaympäristöstä ja sitä koskevista säännöistä,

estää

- laitonta maahanmuuttoa ja rikollisuutta.

Kilpailuedellytysten yhdenmukaisuuden vuoksi direktiiviä on sovellettava jäsenvaltioiden kansalaisiin ja kolmannen maan kansalaisiin, jotka työskentelevät jäsenvaltiossa toimivassa yrityksessä. Ennakoivan ajotavan kehittäminen yhdessä polttoaineen kulutuksen vähentämisen kanssa vaikuttavat myönteisesti yhteiskuntaan ja kuljetusalaan.

Jäsenvaltiot ja niiden osoittamat viranomaiset antavat kuljettajille ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) perustason ammattipätevyydestä tai jatkokoulutuksesta. Direktiivin soveltamisalaan määritellyn kuljetustoiminnan harjoittamisen ehtona on hankkia ajokortin lisäksi perustason ammattipätevyys ja osallistua jatkokoulutukseen. Ammattipätevyytodistuksen (CAP) mukaiset merkinnät tehdään joko ajokorttiin tai erilliseen yhteisön mallin mukaiseen kuljettajan ammattipätevyyskorttiin.

Ammattipätevyysdirektiiviä sovelletaan kilpailuedellytysten eriarvoisuuden välttämiseksi kuljetustoimintaan jota suorittaa ajoneuvoa kuljettava jäsenvaltion kansalainen tai kolmannen

maan kansalainen, jolla on jäsenvaltioon sijoittuneen yrityksen kanssa työsuhde tai jota jäsenvaltioon sijoittunut yritys käyttää. Jäsenvaltion kansalaisen on hankittava perustason ammattipätevyys siinä jäsenvaltiossa jossa on hänen vakituinen asuinpaikkansa tai kolmannen maan kansalaisen siinä jäsenvaltiossa, jossa yritys sijaitsee tai joka on myöntänyt työluvan. Ammattipätevyysylläpitoon liittyvä jatkokoulutus on suoritettava siinä jäsenvaltiossa, jossa asuu vakituisesti tai työskentelee.

Direktiivillä ei ole vaikutusta saavutettuihin oikeuksiin niiden kuljettajien osalta, joilla on kuljettajan ammatin harjoittamiseen tarvittava ajokortti, joka on hankittu ennen sitä ajankohtaa, josta alkaen edellytetään vastaavan perustason ammattipätevyys tai jatkokoulutuksen osoittavaa ammattipätevyystodistusta: matkustajaliikenteessä ennen 10.9.2008 ja tavaraliikenteessä ennen 10.9.2009. Tämän ajankohdan jälkeen vaaditaan sekä ajokortti että ammattipätevyystodistus (CAP).

Ammattipätevyysdirektiiviä sovelletaan maantiekuljetustoimintaan, jossa kuljettajalta vaaditaan tavaraliikenteessä C1, C1+E, C tai C+E ja matkustajaliikenteessä D1, D1+E, D tai D+E ajoneuvon ajokortti (liite 4).

Perustason ammattipätevyys tai jatkokoulutuksen hankkimisesta ovat vapautettuja ammattipätevyysdirektiivin 2 artiklassa mainitut kuljettajat, vaikka heidän kuljettamansa ajoneuvo kuuluukin edellä mainittuihin ajoneuvoluokkiin ja sen kuljettaminen vaatii asianomaisen ajoneuvoluokan ajokorttia. Direktiiviä ei sovelleta kuljettajiin, jotka kuljettavat mm. seuraavia ajoneuvoja:

- joiden suurin sallittu nopeus on enintään 45 km/tunnissa;
- puolustusvoimien,
- palo- ja pelastustoimen tai
- poliisin käytössä tai hallinnassa;
- ajo-opetuksessa ajokortin tai
- perustason ammattipätevyys todistuksen (CAP) tai
- jatkokoulutuksen todistuksen (CAP) saamiseksi;
- joita käytetään muihin kuin kaupallisiin henkilö- ja tavarakuljetuksiin yksityiskäytössä;
- joilla kuljetetaan materiaaleja ja laitteita, joita ajoneuvon kuljettaja käyttää ammattiaan harjoittaessaan, kun ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi.

Soveltamisesta eivät ole vapautettuja soveltamisalaan kuuluvien kuljettajien sijaiset tai tilapäiskuljettajat.

Ammattipätevyysdirektiivi antaa mahdollisuuden tehdä linja-auton kuljettajan ikärajaan liittyviä valintoja jotka eivät aiemmin ole olleet mahdollisia. Linja-auton kuljettajan ikärajaa voidaan alentaa nykyisestä 21 vuodesta jäsenvaltion niin päättäessä. Kuljettajana toimimiseksi asetetaan kuitenkin tarkempia ehtoja ja rajoituksia. Ehdoton edellytys ikärajan alentamiselle on perustason ammattipätevyys suorittaminen eli koulutusvaihtoehdon mukaan 280 tunnin koulutus. Ennen säädettyä ikää oikeus on voimassa vain jäsenvaltion omalla alueella ja sielläkin rajoitetusti.

Koska direktiivi antaa jäsenvaltiolle oikeuden päättää poikkeuksista harmonisointeihin ikävaatimuksiin on sen katsottava antavan jäsenvaltiolle oikeuden asettaa päätökselleen muitakin ehtoja ja rajoituksia kuin mistä direktiivissä säädetään. Tämän perusteella voitaisiin kuljettajalle asettaa tiukempia ammattitaitovaatimuksia vastaavasti kuin direktiivissä perustason ammattipätevyys ja nopeutetulla koulutuksella saavutetun perustason ammattipätevyys ja niiden sisältämien kelpoisuuksien kohdalla on menetelty alemman iän kompensoiduksi.

- Linja-autonkuljettajan ikäraja voidaan alentaa 18 vuoteen,
 - jolloin henkilöllä on oikeus toimia D1-luokan linja-auton kuljettajana ilman rajoituksia tai D-luokan linja-auton kuljettajana paikallisliikenteessä, enintään 50 kilometrin pituisilla reiteillä.
 - silloin kun ajetaan siirtokuljetusta ilman matkustajia. Direktiivin soveltamisalasta on rajattu pois mm. huolto- ja korjaustoiminta ja siihen liittyvä koeajo. Näin kysymykseen tulevat muut linja-autojen siirtokuljetukset, jotka edellyttävät ammattipätevyysvaatimuksen täyttymistä, vaikkei matkustajia olisikaan kyydissä.
- Linja-autonkuljettajan ikäraja voidaan alentaa 20 vuoteen,
 - jolloin linja-autonkuljettajana toimiminen voidaan laajentaa 20 vuoden iässä koko maahan.

Kummassakin edellä mainituissa tapauksissa ammattipätevyysdirektiivi mahdollistaa myös ajoneuvoyhdistelmän kuljettamisen nuorena (DE-luokka), jolloin vetoautona on linja-auto.

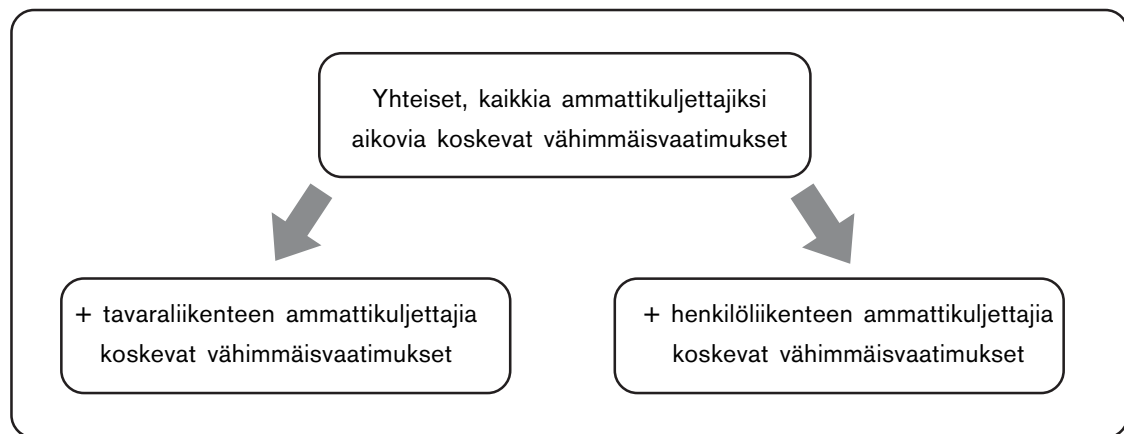
1.1.2 Ammattipätevyysdirektiivin vaatima ammattipätevyys ja koulutus

Ammattipätevyysdirektiivi harmonisoi ammattikuljettajilta ajokortin lisäksi vaadittavan perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen. Näitä varten jäsenvaltiolla tulee olla järjestelmä perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi ja jatkokoulutusjärjestelmä. Direktiivi asettaa jäsenvaltiolle reunaehdot järjestelmien laatimiselle ja asettaa ammattipätevyyttä ja koulutusta koskevat vähimmäisvaatimukset.

Jäsenvaltioiden on muun ohella perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen osalta otettava huomioon seuraavaa:

- Arvioinnissa on otettava huomioon vähimmäisvaatimuksina direktiivissä esitettyyn luetteloon sisältyvissä oppiaineissa hankitut tiedot ja käytännön taidot. Vaatimukset pitävät sisällään koulutuksen ja osaamisen sisältövaatimukset jotka jakaantuvat yhteisiin oppiaineisiin ja tavaraliikenteen ja henkilöliikenteen mukaisesti eriytyviin oppiaineisiin, kuvio 1.
- Jäsenvaltion edellytetään päättävän järjestelmästä, jolla perustason ammattipätevyys hankitaan, kuvio 2. Valittavana on koulutus- tai koevaihtoehto. Tätä järjestelmää on sovellettava aina, kun edellytetään perustason ammattipätevyyttä.
- Vain niiden koulutuskeskusten, jotka ovat jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten hyväksymiä, olisi mahdollista järjestää perustason ammattipätevyyteen ja jatkokoulutukseen liittyviä kursseja. Toimivaltaisten viranomaisten tulisi vahvistaa yhdenmukaiset hyväksyntäperusteet hyväksytyjen keskusten laadun takaamiseksi. Hyväksyntä koulutuskeskukselle voitaisiin antaa, kun esitetään tiedot koulutusohjelmista ja toteutussuunnitelmista, opettajien pätevydestä, kurssien pitopaikoista, opetusmateriaaleista, käytännön harjoituksia varten varatuista resursseista, ajoneuvokannasta, sekä osallistujien lukumäärän keskimääräisestä mitoituksista ja muista osallistumisen ehdoista (koulutuksen järjestämisestä ja hallintoa koskevat vaatimukset).
- Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten ja näiden nimeämien elinten olisi vastattava kokeiden järjestämisestä. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten olisi valvottava kokeita, koska direktiivillä on tärkeä merkitys tieliikenneturvallisuuden ja yhtäläisten kilpailuedellytysten kannalta.

Kuvio 1. Ammattipätevyysdirektiivin vaatimusten jakautuminen tavaraliikenteen ja henkilöliikenteen osaamiseen



Perustason ammattipätevyys

Kuljetustoiminnan ammatin harjoittamisen edellytyksenä on jatkossa asianomaisen ajoneuvoluokan ajo-oikeuden eli ajokortin suorittaminen sekä velvoite hankkia perustason ammattipätevyys.

Perustason ammattipätevyys ei edellytä vastaavan ajokortin hankkimista ennen koulutusta. Siten ajokorttiin tähtäävä koulutus ja ammattipätevyyden hankkimiseen tähtäävä koulutus voidaan yhdistää.

Saavutettavat ammatin harjoittamisen oikeudet jakautuvat tavaraliikenteen kuljettajia ja henkilöliikenteen kuljettajia koskeviin oikeuksiin. Kuljettajalla voi olla ammattipätevyystodistus joko tavaraliikenteeseen tai henkilöliikenteeseen tai molempiin. Hänen ei tarvitse hankkia sitä uudelleen samaan ryhmään kuuluviin ajoneuvoihin. Tämä ei kuitenkaan vaikuta vahvistettuihin ikärajoihin.

Kuljettajan ikä ja suoritettun koulutuksen pituus vaikuttavat oikeuksiin kuljettaa tietynlaisia ajoneuvoja seuraavasti:

a) Tavaraliikenne

18 vuoden ikäisestä

C + C+E -ajoneuvot

Ammattitaitoa osoittava todistus (CAP) perustason ammattipätevyydestä: 1) opetukseen osallistumisen ja kokeen perusteella; 2) pelkkien kokeiden perusteella

C1 + C1+E -ajoneuvot

Ammattitaitoa osoittava (CAP) nopeutetulla koulutuksella saadusta perustason ammattipätevyydestä: opetukseen osallistumisen ja kokeen suorittamisen perusteella

21 vuoden ikäisestä

C + C+E -ajoneuvot

Ammattitaitoa osoittava (CAP) nopeutetulla koulutuksella saadusta perustason ammattipätevyydestä: opetukseen osallistumisen ja kokeen suorittamisen perusteella

b) Henkilöliikenne

21 vuoden ikäisestä

D + D+E -ajoneuvot	Ammattitaitoa osoittava todistus (CAP) perustason ammattipätevyydestä: 1) opetukseen osallistumisen ja kokeen perusteella; 2) pelkkien kokeiden perusteella
D + D+E -ajoneuvot (enintään 50 km pituisilla reiteillä) ja D1 ja D1+E	Ammattitaitoa osoittava todistus (CAP) nopeutetulla koulutuksella saadusta perustason ammattipätevyydestä opetukseen osallistumisen ja kokeen suorittamisen perusteella.

23 vuoden ikäisestä

D + D+E -ajoneuvot	Ammattitaitoa osoittava (CAP) nopeutetulla koulutuksella saadusta perustason ammattipätevyydestä: opetukseen osallistumisen ja kokeen suorittamisen perusteella
--------------------	---

18 vuoden ikäisestä (voidaan ottaa käyttöön kansallisella päätöksellä)

D + D+E -ajoneuvot (enintään 50 km pituisilla reiteillä tai ilman matkustajia) ja D1 ja D1+E	Jäsenvaltiot voivat sallia jäsenvaltion alueella, jos kuljettajalla on ammattitaitoa osoittava todistus (CAP) perustason ammattipätevyydestä: 1) opetukseen osallistumisen ja kokeen perusteella; 2) pelkkien kokeiden perusteella
--	--

20 vuoden ikäisestä (voidaan ottaa käyttöön kansallisella päätöksellä)

D + D+E -ajoneuvot	Jäsenvaltiot voivat sallia jäsenvaltion alueella, jos kuljettajalla on ammattitaitoa osoittava todistus (CAP) perustason ammattipätevyydestä: 1) opetukseen osallistumisen ja kokeen perusteella; 2) pelkkien kokeiden perusteella
--------------------	--

Järjestelmä perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi

Jäsenvaltiot voivat valita perustason ammattipätevyyden hankkimisen järjestelmän kahden perusvaihtoehdon välillä, lisäksi voidaan valita nopeutettu järjestelmä (kuvio 2):

a) Opetukseen osallistuminen ja kokeen suorittamisen käsittävä vaihtoehto

- Kuljettajan ammattiin pyrkivä osallistuu opetukseen, jota järjestetään toimivaltaisten viranomaisten hyväksymässä koulutuskeskuksessa.
- Perustason ammattipätevyyden hankkimiseen sisältyy opetusta kaikissa luetelluissa oppiaineissa.
- Koulutuksen keston on oltava 280 tuntia.
- Kuljettajan on saatava vähintään 20 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta asianomaisen luokan ajoneuvolla, joka täyttää vähintään direktiivissä 91/439/ETY vahvistetut testiajoneuvojen vaatimukset. Henkilökohtaisessa ajo-opetuksessa kuljettajan ammattiin pyrkivän seurassa on oltava opettaja, joka on hyväksytyn koulutuslaitoksen palveluksessa. Kukin kuljettaja voi saada henkilökohtaista ajo-opetusta enintään 8 tuntia edellä

- mainituista 20 tunnista erityisellä testialueella tai korkeatasoisessa simulaattorissa.
- Tavaraliikenteen kuljettajien jotka laajentavat tai muuttavat toimintaansa harjoittaakseen henkilöliikennettä tai päinvastoin osalta perustason ammattipätevyyteen liittyvän koulutuksen keston on oltava 70 tuntia, joista 5 tuntia on henkilökohtaista ajo-opetusta.
 - Koulutus päättyy kirjallisen tai suullisen kokeen suorittamiseen. Koe sisältää vähintään yhden kysymyksen esitetyn oppiaineluettelon jokaista tavoitetta kohti.
 - Kokeen läpäisemiselle annetaan CAP-todistus perustason ammattipätevyydestä.

b) Pelkkien kokeiden suorittamisen käsittävä vaihtoehto

- Vaihtoehtoisesti perustason ammattipätevyyden hankkiminen voidaan järjestää siten, ettei edellytetä pakollista opetuksen seuraamista vaan ainoastaan teoriaa ja käytäntöä koskevien kokeiden suorittamista.
- Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tai niiden nimeämä yksikkö järjestävät edellä tarkoitetut teoria- ja käytännön kokeet tarkistaakseen, että kuljettajan ammattiin pyrkivien tietojen taso vastaa direktiivissä edellytettyä tasoa kaikkien siinä esitettyjen tavoitteiden ja aineiden osalta.
- **Teoriakoe, jonka vähimmäiskeston on oltava 4 tuntia**, koostuu vähintään kahdesta osasta:
 - 1) kysymyksistä, joko monivalintatehtävänä tai suoraan vastattavina kysymyksinä tai näiden kahden yhdistelmänä,
 - 2) tilanteiden tarkastelusta.
- Käytännön koe koostuu kahdesta osasta:
 - 1) **Ajokoe**, jonka tarkoituksena on arvioida edistymistä turvallisuussääntöihin perustuvassa järkevässä ajokäyttäytymisessä. Ajokoe toteutetaan mahdollisuuksien mukaan taajaman ulkopuolella sijaitsevilla teillä, moottoriliikenneteillä ja moottoriteillä (tai vastaavilla), sekä kaikenlaisilla kaupunkiliikenneväylillä, joilla on oltava sellaisia ongelmakohtia, joita kuljettaja todennäköisesti työssään kohtaa. Ajokoe olisi hyvä suorittaa vilkkaukseltaan vaihtelevissa liikenneolosuhteissa. Ajoaika tiellä on käytettävä optimaalisesti, jotta kuljettajan ammattiin pyrkivää voidaan arvioida kaikilla sellaisilla liikennevyöhykkeillä, joita kuljettaja todennäköisesti työssään kohtaa. *Ajokokeen vähimmäiskeston on oltava 90 minuuttia.*
 - 2) **Käytännön koe**, joka kattaa vähintään direktiivissä mainitut kohdat. *Käytännön kokeen vähimmäiskeston on oltava 30 minuuttia.* Käytännön kokeessa käytettävän ajoneuvon on vastattava vähintään direktiivissä 91/439/ETY vahvistettuja testiajoneuvojen vaatimuksia.
- Käytännön koetta voidaan täydentää kolmannella osalla, joka toteutetaan erityisellä testialueella tai korkeatasoisessa simulaattorissa, jotta voidaan arvioida edistymistä turvallisuusmääräyksiin perustuvassa järkevässä ajokäyttäytymisessä. Tarkoituksena on erityisesti arvioida ajoneuvon hallintaa kunnoltaan vaihtelevilla ajoradoilla vaihtelevissa ilmasto-olosuhteissa valoisaan ja pimeään aikaan. Tämän vapaaehtoisen ajokokeen kestoa ei ole määrätty. Jos kuljettaja läpäisee kokeen, sen kestoa voidaan lyhentää ajokokeen 90 minuutista, kuitenkin enintään 30 minuutilla.
- Tavaraliikenteen kuljettajien jotka laajentavat tai muuttavat toimintaansa harjoittaakseen henkilöliikennettä tai päinvastoin osalta teoriakoe kattaa ainoastaan ne 1 jaksossa luetellut oppiaineet, jotka koskevat uuden perustason ammattipätevyysvaatimuksen kattamia ajoneuvoja. Näiden kuljettajien on kuitenkin suoritettava käytännön koe kokonaisuudessaan.

Laajemman ammatillisen koulutuksen, vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta, yhteydessä voidaan edellä mainituissa kohdissa a) ja b) kokeet suorittaa vaiheittain. Jäsenvaltio voi tämän lisäksi sallia ko. koulutusta suorittavan kuljettajan kuljettavan ajoneuvoa alueellaan ennen kuin hänelle on annettu ammattipätevyyttä osoittava ammattipätevyytodistus (CAP). Edellytyksenä on kuitenkin ko. ajoneuvon ajo-oikeus.

c) Järjestelmä perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi nopeutetusti

Lisäksi jäsenvaltiot *voivat säätää järjestelmästä perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi nopeutetusti*, jotta kuljettaja voi saada rajoitettuja oikeuksia nopeammin. Nämä on tarkoitettu vanhemmille kuljettajille tai niille kuljettajille, jotka kuljettavat pienempiä ja kevyempiä ajoneuvoja. Perustason ammattipätevyyden hankkiminen nopeutetusti edellyttää pakollista opetuksen seuraamista.

- Perustason ammattipätevyyttä koskevaan nopeutettuun koulutukseen on sisällyttävä opetusta kaikissa luetelluissa oppiaineissa.
- Koulutuksen keston on oltava 140 tuntia.
- Kunkin kuljettajan on saatava vähintään 10 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta asianomaisen luokan ajoneuvolla, joka täyttää vähintään direktiivissä 91/439/ETY vahvistetut testiajoneuvojen vaatimukset.
- Ajo-opetuksessa kuljettajan ammattiin pyrkivän seurassa on oltava opettaja, joka on hyväksytyn koulutuskeskuksen palveluksessa. Kukin kuljettaja voi saada henkilökohtaista ajo-opetusta enintään 4 tuntia edellä mainituista 10 tunnista erityisellä testialueella tai korkeatasoisessa simulaattorissa.
- Tavaraliikenteen kuljettajien jotka laajentavat tai muuttavat toimintaansa harjoittaakseen henkilöliikennettä tai päinvastoin osalta perustason ammattipätevyyttä koskevan nopeutetun koulutuksen keston on oltava 35 tuntia, josta 2 tuntia 30 minuuttia on henkilökohtaista ajo-opetusta.
- Koulutus päättyy kirjallisen tai suullisen kokeen suorittamiseen. Koe sisältää vähintään yhden kysymyksen esitetyn oppiaineluettelon jokaista tavoitetta kohti.
- Kokeen läpäisseele annetaan ammattipätevyytodistus (CAP) nopeutetulla koulutuksella saadusta perustason ammattipätevyydestä.

Ammattitaidon ylläpidon jatkokoulutusjärjestelmä

Työelämässä toimivien kuljettajien pätevyyden säilyttämiseksi näille kuljettajille olisi järjestettävä säännöllisin väliajoin kertauskoulutusta heidän ammattinsa hoitamisen kannalta keskeisten taitojen osalta. Koulutuksessa täydennettäisiin ammattiin liittyvää keskeistä osaamista ja kiinnitettäisiin erityistä huomiota tieturvallisuuteen ja polttoainekulutuksen vähentämiseen.

- Pakolliset jatkokoulutuskurssit järjestää hyväksytty koulutuskeskus. Jatkokoulutuksen keston on oltava 35 tuntia joka viides vuosi, ja se voidaan järjestää jaksoissa, joiden kunkin kesto on vähintään 7 tuntia. Osa jatkokoulutuksesta voidaan toteuttaa korkeatasoisissa simulaattoreissa.
- Ensimmäinen jatkokoulutus, josta annettaisiin CAP-todistus jatkokoulutuksesta, olisi suoritettava viiden vuoden kuluessa perustason ammattipätevyyttä osoittavan CAP-todistuksen saamisesta tai saavutettujen oikeuksien kohdalla saman ajan kuluessa siitä ajankohdasta, josta lukien uusia vaatimuksia on kansallisesti sovellettava eli

viimeistään henkilöliikenteessä 10.9.2013 mennessä ja tavaraliikenteessä 10.9.2014 mennessä.

- Jos kuljettaja siirtyy toisen yrityksen palvelukseen, on jo suoritettu jatkokoulutus otettava huomioon.
- Jatkokoulutuksen tarkoituksena on syventää ja tarkentaa tietämystä joidenkin direktiivin oppiaineluettelossa tarkoitettujen aineiden osalta.

Kuvio 2. Ammattipätevyysdirektiivin mukaiset vaihtoehdot perustason ammattipätevyden hankkimiseksi ja jatkokoulutusjärjestelmäksi.



1.1.3 Ammattipätevyyssdirektiivin toimeenpanemiseksi tehtävät kansalliset valinnat

Kansallista lainsäädäntöä ja toimeenpanoa varten tulee päättää:

- järjestelmästä perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi:
 - opetukseen osallistuminen ja kokeen suorittaminen tai pelkkien kokeiden suorittaminen
- otetaanko käyttöön nopeutettu järjestelmä (140 tuntia koulutusta ja kokeet) perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi
- otetaanko käyttöön ajoneuvon kuljettamisoikeus ilman ammattipätevyytodistusta 6 kk – 3 vuoden ammatillisen koulutuksen yhteydessä
- kokeiden suorittaminen vaiheittain 6 kuukautta – 3 vuotta kestävä ammatillisen koulutuksen yhteydessä
- otetaanko käyttöön henkilöliikenteen kuljettajiksi pääseminen rajoitetuin oikeuksin 18-vuotiaana
- otetaanko käyttöön henkilöliikenteen kuljettajiksi pääseminen täysin oikeuksin 20-vuotiaana
- toimivaltaiset viranomaiset (ja näiden nimeämät elimet), joiden tehtäviin kuuluu hyväksyä koulutuskeskukset sekä vastata kokeiden järjestämisestä sekä kokeiden ja koulutuksen valvonnasta sekä antaa kokeen läpäisseelle kuljettajalle ammattitaitoa osoittava ammattipätevyytodistus
- periaatteet, joilla toimivaltaiset viranomaiset hyväksyvät koulutuskeskukset ja niihin liittyvät opettajapätevyydet ja kaluston ym. opetuksen järjestämisen vaatimukset
- kuinka kuljettajien koulutus kytketään osaksi nykyisiä kuljettajien koulutusjärjestelyjä
- kuinka toiminta rahoitetaan

1.2 Liikennevaliokunnan lausunto suurelle valiokunnalle (13/2001 vp)

Eduskunnan liikennevaliokunta antoi valtioneuvoston kirjelmästä 29.5.2001 direktiivin käsittelyvaiheessa lausunnon suurelle valiokunnalle 13/2001 vp (liite 2), jossa se kiinnitti seuraaviin asioihin huomiota:

- yhtyi esitettyyn näkemykseen, jonka mukaan koulutuksen avulla voidaan parantaa kuljettajien edellytyksiä toimia ammatissaan
- piti hyvänä sitä, että ikävaatimuksia tarkistamalla voitaisiin avata mahdollisuus peruskoulun jälkeisen ammatillisen koulutuksen järjestämiseen myös henkilöliikenteen kuljettajiksi aikoville, ja tätä kautta vaiheittaiseen etenemiseen ammatissa.
- suhtautui myönteisesti ehdotukseen alentaa ammattikuljettajien ikärajaa henkilöliikenteessä mutta suhtautui kuitenkin varauksellisesti ikärajojen alentamiseen pelkän direktiivissä tarkoitetun peruskoulutuksen perusteella.
- edellytti että nykyistä koulutusta on myös mukautettava siten, että linja-autonkuljettajakoulutus voidaan suorittaa ammatillisena koulutuksena.
- edellytti että on pidettävä huolta siitä, että alan koulutuksen aloituspaikkojen määrää lisätään merkittävästi.
- katsoi, että kansallisin toimenpitein on huolehdittava siitä, että puolustusvoimissa saatu kuljettajakoulutus voidaan lukea täysimääräisesti hyväksi direktiivin mukaisessa

pakollisessa kuljettajakoulutuksessa, todeten että puolustusvoimat on tällä hetkellä suurin kuorma-autonkuljettajien ammattikouluttaja ja kattaa noin 50 % maamme kuljettajantarpeesta.

- totesi että puolustusvoimissa koulutetut ovat työmarkkinoilla kysyttyjä kuljettajia ja että on myös puolustusvoimien ja maanpuolustuksen etu, että armeijassa koulutetut toimivat kuljettajan ammatissa ja siten ylläpitävät taitojaan.
- jatkokoulutus tulisi voida räätälöidä kuljettajien ja kuljetusyritysten tarpeiden mukaan ja toteuttaa se joustavasti työn ohessa tai nk. moduuliopetuksena.
- esitti, että valtioneuvosto selvittää mahdollisuuksia vapauttaa kuorma- ja linja-autokorttikoulutus arvonlisäverosta.
- edellytti riittävän pitkää ja joustavaa siirtymäaikaa.
- ehdotti että voitaisiin sisällyttää pitkäkö ajanjakso, jonka aikana direktiivin mukaisen pätevyyden voisi osoittaa näyttökokeella ilman pakollista koulutusta.

2 Kuljetusalan haasteet ja työvoimatarpeet

Kuljetusalan toiminnot muodostavat keskeisen osan henkilö- ja tavaravirtoja monella alalla, jonka johdosta niiden toimivuudella on suuri merkitys yhteiskunnan toimivuuteen. EU:n laajentuminen, Venäjän talouden nopea kasvu sekä Aasian talouksien nousu ja globalisaatio ovat vaikuttaneet merkittävästi liiketoimintaympäristöön. Tehokas logistiikka on tärkeä tekijä kilpailukyvyn ja työllisyyden kannalta. Kilpailukyvyn kehittäminen asettaa korkeita vaatimuksia kuljetusten kustannustehokkuudelle, täsmällisyydelle ja nopeudelle. Sekä logististen kustannusten että palvelukyvyn merkitys korostuu toimintaympäristön muuttuessa.

Suomen logistinen toimintaympäristö poikkeaa muiden EU-maiden olosuhteista. Etäisyyksistä ja ohuista tavaravirroista johtuen tavaraliikenteen kuljetussuorite Suomessa on korkea. BKT-yksikköä kohden Suomessa kuljetetaan 35 prosenttia enemmän kuin EU:ssa keskimäärin. Lisäksi meillä on haasteena poikkeukselliset luonnonolosuhteet.

Kotimaan tavaraliikenteestä kuorma-autoilla kulkee 67 prosenttia ja junalla 24 prosenttia. Linja-autoilla kuljetetaan joukkoliikenteen kokonaismäärästä 44 prosenttia. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella linja-autoilla kuljettavien matkojen osuus joukkoliikennematkoista on vieläkin merkittävämpi, lähes 90 prosenttia.

Logistiikka-ala on merkittävä työllistäjä. Ammatikseen raskaan kaluston kuljettajina toimivia arvioidaan olevan noin 80 000–90 000 henkilöä. Henkilömäärän arvio perustuu Autoliikenteen työnantajaliiton (ALT) tekemään arvioon:

- ammattiliikenteeseen rekisteröityihin kuorma-autoihin joita on noin 34 000, ja joissa on noin 51 000 kuljettajaa
- yksityisliikenteeseen rekisteröityihin kuorma-autoihin, noin 48 000, ja joissa arvioidaan ammatikseen kuljettajia työskentelevän noin 10 000–20 000 kuljettajaa
- linja-autoliikenteessä on noin 12 000 kuljettajaa
- lomittajia sekä ruuhkahuippujen tasaajia noin 5 000 kuljettajaa

Suomen tavarakuljetusjärjestelmän määrällisen kysynnän kasvuun vaikuttaa eniten taloudellinen kasvu, globalisoituminen ja kansainvälinen yhteistyö. Myös logistiikan kehittämisen, elinkeino- ja tuotantorakenteessa tapahtuvien muutosten sekä ympäristön merkityksen korostuminen ovat merkittäviä vaikuttajia.

Työministeriön Työvoima 2020 -väliraportissa (2002) liikenteen ja sen työllisyyteen keskeisesti vaikuttavina tekijöinä tuodaan esille muun muassa ihmisten liikkumisen ja tavaroiden kuljettamisen lisääntyminen nykyisestä, talouskasvu ja vaihdannan ja ulkomaankaupan ristikkäiskaupan kasvu sekä tuotannon kansainvälistyminen. Massakuljetukset säilyvät ja työllisyyden näkökulmasta Suomen kuljetuslogistinen asema luo haasteita ja mahdollisuuksia niin kuljetusalalle kuin sitä palvelevillekin aloille. Toisaalta liikenteen työn tuottavuus nousee, kun kustannuksia pyritään karsimaan ja liikennejärjestelyt ja teknologia kehittyvät. Nämä tekijät ovat vähentämässä liikenteen työllisyyden kasvua. Liikenneverkon omistamiseen ja siihen liittyvän tuotannon eriyttämisen vaikutuksina nähdään, että kilpailun myötä toimintaa ja tuotantotoimintaa siirtyy jatkossa enemmän julkiselta sektorilta yksityiselle sektorille.

Liikenteen toimiala muodostuu kuljetuksen ja tietoliikenteen alatoimialoista. Opetushallituksen tuottamat koulutustarvelaskelmat (2004) perustuvat erityisesti työministeriön tavoiteuralaskelmille ja Opetushallituksessa laadituille tavoitekehityksen mukaisille ammattirakenteille. Kun tarkastellaan erityisesti kuljetuksen alatoimialan ennusteita vuoteen 2015, voidaan todeta, että tavoiteurassa työllisten määrän arvioidaan kasvavan 15 vuoden aikana vajalla 4 000 työllisellä. Sen sijaan perusurassa työllisten määrän kasvun arvioidaan olevan 1 000 työllistä.

Taulukko 1. Työllisten kokonaismäärän kehitys kuljetuksen alatoimialalla* vuosina 2000–2015.

	2000	2005	2010	2015
Perusura¹	123 100	123 200	123 400	124 100
Tavoiteura²	123 100	124 100	126 800	126 700

Lähde: TM, Pekka Tiainen 18.1.2002 (Luvut työvoimatutkimuksen tasossa).

* Kuljetuksen alatoimiala sisältää seuraavat luokat: Maaliikenne; putkijohtokuljetus, vesiliikenne, ilmaliikenne, liikennettä palveleva toiminta ja matkatoimistot

¹ Perusura kuvaa pitkälti trendin mukaista talouden kehitystä. Siinä oletetaan, että globaaleissa kehityssuunnissa sekä talous- ja yhteiskuntapolitiikan ratkaisuissa ei tapahtuisi merkittäviä muutoksia.

² Tavoiteura kuvaa pitkällä aikavälillä täystyöllisyyteen johtavaa kehitystä. Tässä vaihtoehdossa tuotannon keskikasvu olisi koko maan tasolla peruskehitystä nopeampaa, noin 2,5–3 % vuosittain.

Suomalaiset kuljetusalan yritykset ovat pääsääntöisesti pieniä tai keskisuuria yrityksiä, esimerkiksi Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on noin 9 000 paketti- ja kuorma-autoliikenteen kuljetusyrityksen yrittäjäjärjestö. Ajoneuvojen lukumäärä ko. yrityksissä on keskimäärin 3.

Kuljetuksista osa on myös kansainvälisesti kilpailtua. Kotimaisen kuljetusalan toimivuuden kannalta on keskeistä että alalle saadaan yritysten kilpailukyvyn kannalta osaavaa henkilöstöä. Ammattitaitoisen työvoiman saatavuus voi jatkossa muodostaa alan kehittämisen pullonkaulan. Ammatin ylläpitokoulutuksen tulisi olla todellisiin tarpeisiin vastaavaa sekä haitata mahdollisimman vähän tuotantotoimintaa. Tiukassa kilpailutilanteessa kansainvälisesti kilpailtua kuljetusten osuutta uhkaa ulosliputus joka voisi heikentää mm. liikenneturvallisuutta.

Kuljetusalalle tarvitaan aiempaa enemmän osaajia. Työvoiman kysynnän ennustetaan kasvavan. Huomattavalla osalla kuljettajista ei ajokortin lisäksi ole ammatillista koulutusta.

Opetushallituksen pitkän aikavälin koulutustarpeita koskevan tuoreen selvityksen mukaan (Mitenna 2004) auto- ja kuljetusalan ammatillisen peruskoulutuksen ja ammattikorkeakoulutuksen laskennallinen aloittajatarve nousee nykytilaan nähden. Kyseinen selvitys koskee työllisen työvoiman kehitystä ja poistumaa vuosina 2001–2015. Maaliikennetyön ammattiryhmän poistuman osuudeksi vuoden 2000 työllisten määrästä on arvioitu 46 %, mikä on keskimääräistä (41 %) hieman suurempi. Laskennan taustalla olevat toimialaennusteet (Työvoima 2020 -raportit, 2002, 2003) ennakoivat liikenteen toimialalle maltillisen kasvun jatkumista aina vuoteen 2010, jonka jälkeen kasvu hidastuu. Kuljettajien koulutustarve nousee huomattavasti sekä toimialan kasvun, ammattipätevyysdirektiivin voimaantulon että työntekijöiden eläkkeelle poistuman vuoksi, vaikka koulutusta tehostetaan.

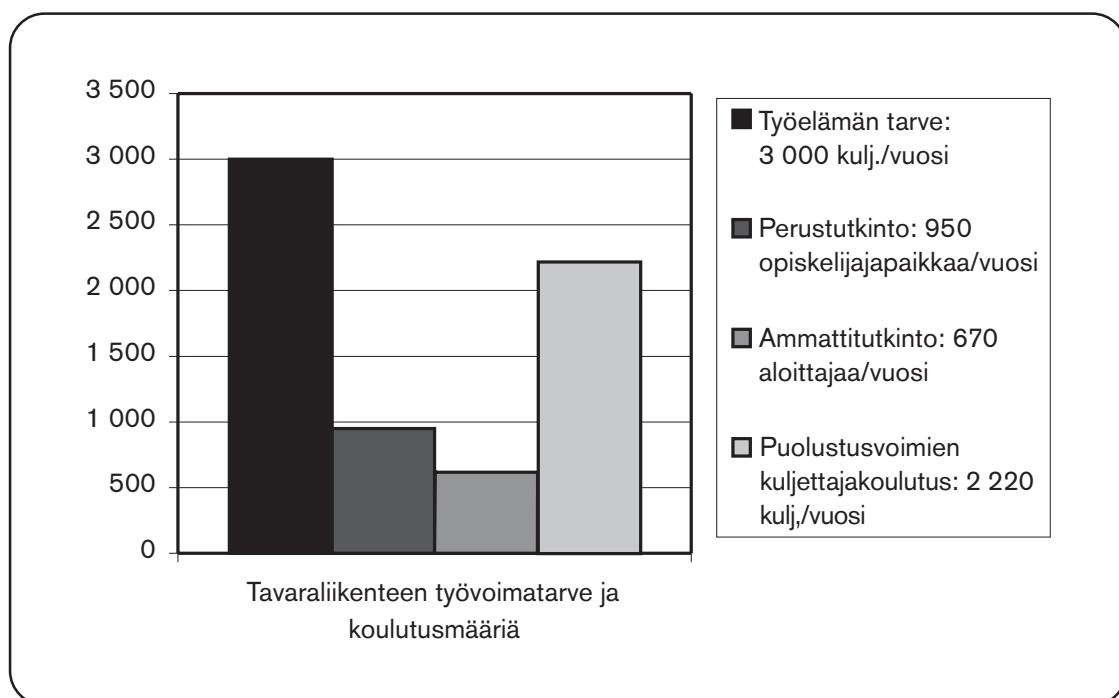
Autoliikenteen Työnantajaliitto ry (ALT) ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry tekemien laskelmien mukaan alalle ennakoidaan tarvittavan vuosittain noin 3 000 kuorma-auton ja yhdistelmäajoneuvon kuljettajaa. Linja-autoliitto arvioi vuosittaiseksi linja-autokuljettajien tarpeeksi noin 700 henkilöä. (kaaviot 1 ja 2)

Työvoimatarpeen tyydyttämiseksi kuljettajia koulutetaan logistiikan perustutkinto-, metsäalan perustutkinto-, yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkinto- ja linja-autonkuljettajan sekä puutavaran autonkuljettajan ammattitutkintokoulutuksena sekä puolustusvoimien kuljettajakoulutuksena, viimeinen ensisijaisesti puolustusvoimien kuljettajatarpeiden mukaisin sisällöin. Kaaviossa 1 ja 2 on perustutkintojen osalta opiskelijapaikkamäärä ja ammattitutkintojen osalta valmistavaan koulutukseen osallistuneiden määrä.

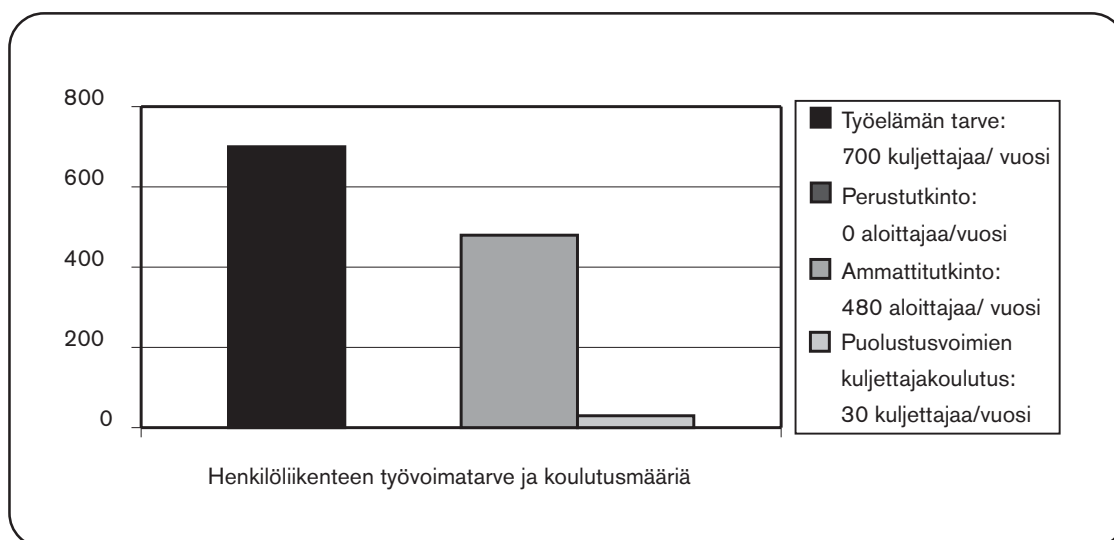
Koska alalla ei ole ollut ajokorttikoulutuksen lisäksi koulutusvaatimusta, on työvoimatarvetta tyydyttänyt myös ajokorttikoulutuksen ja työkokemuksen kautta alalle tulevat.

Kaavioissa 1 ja 2 olevat luvut ovat suuntaa antavia, koska ne sisältävät jonkin verran päällekkäisyyksiä, lisäksi ei ole tarkkaa tietoa miten suuri osa tutkinnon tai koulutuksen hyväksytysti suorittaneista jää lopulta alalle. Alalle jäävistäkin osa jatkaa opintojaan esimerkiksi ammattikorkeakoulussa siirtyen opintojen jälkeen muihin kuin kuljettajan tehtäviin. Näistä syistä koulutusmäärien tulee olla huomattavasti työvoimatarvetta suurempia.

Kaavio 1. Tavaraliikenteen kuljettajien vuosittainen työvoimatarve ja nykyiset koulutusmäärät (perustuu vuoden 2003 lukuihin).



Kaavio 2. Henkilöliikenteen kuljettajien vuosittainen työvoimatarve ja nykyiset koulutusmäärät (perustuu vuoden 2003 lukuihin).



3 Suomen kuljettaja-koulutusjärjestelmä

Suomessa kuljettajaksi voi vielä nykyisin tulla hankkimalla kyseessä olevan ajoneuvon ajo-oikeuden, ajokortin. Tämän johdosta suurin osa alalla toimivista kuljettajista on ilman ammatillista koulutusta.

Suomalainen ammatillinen peruskoulutus sijoittuu EY:n luokituksen tasolle 3 Euroopan yhteisöjen jäsenvaltioiden päätöksen ammatillisen koulutuksen todistusten vertailtavuudesta ja opetusministeriön suosituksen Suomen ammatillisen koulutuksen sijoittamisesta mukaan. Koulutus tuottaa valmiuksia, jotka lisäävät kaikilla aloilla tarvittavaa ammattisivistystä ja kansalaisvalmiuksia ja joiden avulla opiskelijat pystyvät seuraamaan yhteiskunnassa ja työelämässä tapahtuvia muutoksia ja toimimaan muuttuvissa oloissa.

Yleistavoitteena on, että tutkinnon suorittaneilla on laaja-alaiset valmiudet toimia kaikissa kuljetusalan osaamista vaativissa yleistehävissä, kuten asiakaspalvelussa ja logistisissa tehtävissä elinkeinoelämän eri toimialoilla. Tutkinnon suorittanut osaa toimia laaja-alaisen logistisen osaamisen turvin erilaisissa ympäristöissä ja muuttuvissa oloissa.

Kuljettajan ammatilliselle koulutukselle on useita väyliä. Koulutus tähtää tutkinnon suorittamiseen josta annetaan tutkintotodistus. Nykyiset tutkintovaatimukset ylittävät ammattipätevyysdirektiivin edellyttämät vaatimukset. Tutkintotodistus on todistus ammattipätevyydestä joka ylittää ammattipätevyysdirektiivin vaatimukset ammattipätevyydestä. Ensisijaisesti nuorille on suunnattu ammatillisen peruskoulutuksen väylä jonka rahoituksesta vastaavat valtio ja kunnat yhdessä ja koulutus on opiskelijalle maksutonta.

Peruskoulutuksena suoritettu tutkinto on joko logistiikan perustutkinto, autonkuljettaja, tai metsäalan perustutkinto, puutavara-autonkuljettaja. Suuntautumisvaihtoa jossa voi suuntautua linja-autonkuljettajaksi ollaan yhdistelmäajoneuvonkuljettajan lisäksi liittämässä logistiikan perustutkintoon. Koulutusta annetaan ammattiopistoissa ja aikuiskoulutuskeskuksissa. Kaikki perus- ja ammattitutkinnot voidaan suorittaa myös oppisopimuskoulutuksena.

Aikuiskoulutuskeskuksissa voi suorittaa näyttötutkintona linja-autonkuljettajan, yhdistelmäajoneuvonkuljettajan tai puutavaran autokuljetuksen ammattitutkinnon, jolloin koulutuksen rahoitus voi tulla valtiolta ja opiskelijalta voidaan periä kohtuullisia maksuja. Työhallinto rahoittaa myös kuljettajakoulutusta, jolloin koulutuksen hinta määräytyy kilpailutuksen kautta. Tätä koulutusta voidaan antaa aikuiskoulutuskeskuksessa, ammattiopistossa tai muun kouluttajan toimesta, esimerkiksi autokoulussa. Koulutus on tällöin opiskelijalle maksutonta.

Koulutus pitää sisällään myös ajo-oikeuskoulutuksen eli ajokorttikoulutuksen. Kuorma-auton ajokortin voi saada 18-vuotiaana, yhdistelmäajoneuvon ajokortin kuljettajaopetuksen toisen vaiheen opetuksen saamista koskevan vaatimuksen johdosta käytännössä aikaisintaan 18,5-vuotiaana ja linja-autonkuljettajan ajokortin 21-vuotiaana.

Myös puolustusvoimissa koulutetaan nykyisin voimassa olevat ajokorttilainsäädännön määräykset ja puolustusvoimien kuljettajilta edellytettävät taidot täyttäviä kuljettajia. Sotilas-kuljettajat suorittavat varusmiespalvelunsa aikana useita ajotehtäviä, joten heillä on käytännössä valmius ammattikuljettajan tehtäviin. Koulutus tapahtuu ensisijaisesti puolustusvoimien kuljettajatarpeen mukaisin sisällöin. Nykyinen puolustusvoimien kuljettajakoulutus tuottaa ajokortin saamisoikeuden tietyin alla luetelluin edellytyksin. Siviiliajokorttia varten annettavan kuljettajantutkintotodistuksen edellytyksenä CE-luokassa on puolustusvoimien kuljettajantutkinnon suorittamisen lisäksi varusmiespalveluksen aikana vähintään 40 ajotehtävää, ajokilometrejä vähintään 2 000 km suoritettuna vähintään 8 500 kg kokoluokan ajoneuvolla.

Taulukossa 2 on kuvattu nykyisen kuljettajien ammatillisen koulutuksen, pois lukien puolustusvoimien osuus ja ajokorttijärjestelmän toimijat ja tehtävät.

Autonkuljettajan ammatilliseen tutkintoon (logistiikan ja metsäalan perustutkinto, yhdistelmäajoneuvonkuljettajan tai linja-autonkuljettajan ammattitutkinto) tähtäävän koulutuksen organisaation ja siihen liittyvien tehtävien kuvaus taulukko 2, osa A

Opetusministeriö (OPM) päättää opetustoimen lainsäädännön pohjalta ammatillisen koulutuksen tutkintonimikkeistä, tutkinnon rakenteesta ja rahoitusperusteista sekä myöntää koulutuksen järjestäjille järjestämisluvut. Opetusministeriö nimittää auto- ja kuljetusalan koulutustoimikunnan, joka muodostuu elinkeinoelämän, opetushallinnon ja järjestöjen edustajista.

Opetushallitus (OPH) päättää tutkintoon tähtäävän koulutuksen opetussuunnitelman ja näyttötutkinnon perusteista, joista mm koulutustoimikunta antaa lausunnon. Opetushallitus asettaa näyttötutkintoihin liittyvän työelämän ja elinkeinoelämän sekä opettajien edustajista kootun kuljetusalan tutkintotoimikunnan. Tutkintotoimikunta valvoo, johtaa ja ohjaa näyttötutkintojen järjestämistä mm. solmimalla näyttötutkintojen järjestämissopimukset, vahvistamalla tutkintosuoritukset ja myöntämällä näyttötutkintotodistukset. Koulutuksen järjestäjä veloitetaan viimeistään vuodesta 2006 nimeämään logistiikan perustutkinnon ja metsäalan perustutkinnon ammattiosaamisen näyttöihin liittyvän toimielimen. Toimielin hyväksyy ja valvoo ammattiosaamisen näyttöihin liittyvää näyttöjen järjestämistä sekä allekirjoittaa näyttötodistukset.

Koulutuksen järjestäjä suunnittelee koulutuksen yhteistyössä paikallisen elinkeinoelämän kanssa valtakunnallisten opetussuunnitelman/tutkinnon perusteiden pohjalta (näyttötutkinnoissa myös järjestämissopimusten mukaisesti), järjestää koulutuksen, vastaa arvioinnista ja antaa perustutkinnoissa tutkintotodistuksen. Osalla koulutuksen järjestäjistä on myös auto-koululupa yhdistelmäajoneuvon ja linja-auton ajokorttikoulutusta varten. Kuorma-auton ajokorttikoulutusta varten ei autokoululupaa tarvita Opetushallituksen valvomassa kuljettajakoulutuksessa.

Autonkuljettajan ajokortin (ajo-oikeuden) saamiseen tähtäävän organisaation ja siihen liittyvien tehtävien kuvaus taulukko 2, osa B

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) valmistelee tieliikennelainsäädännön, jossa säädetään autokoululuvista ja -lupaehdoista, ajokortteihin liittyvästä: kuljettajaopetuksesta, kuljettajantutkinnoista ja kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksistä sekä autokoulutoiminnasta. Minis-

teriön asetuksella annetaan ajokorttikoulutuksen vähimmäismääriä ja ajokorttitutkintoa koskevat tarkemmat säännökset.

Lääninhallitukset myöntävät hakemuksesta tieliikennelainsäädännön perusteella autokoululuvat.

Ajoneuvohallintokeskus (AKE) vastaa autokouluissa, ammattiopistoissa ja aikuiskoulutuskeskuksissa annettavan ajokorttiin vaadittavan opetuksen valvonnasta ja ajokortteihin liittyvästä kuljettajantutkintotoiminnasta sekä ajokorttien rekisteröinnistä ja vahvistaa ajokorttikoulutuksen opetussuunnitelmat.

Kilpailutuksen kautta valitut tutkinnon vastaanottajat tarkastavat ja valvovat ajokorttikoulutukseen liittyvää opetusta ja kalustoa sekä järjestävät ajokorttiin liittyvät kokeet.

Poliisi käyttää AKE:n ajokorttirekisteriä ja myöntää hakemuksesta ajokorttiluvan.

Autokoulut, ammattiopistot ja aikuiskoulutuskeskukset vastaavat ajo-oikeuteen tähtäävän koulutuksen järjestämisestä autokoululupaehtojen ja AKE:n hyväksymän ajokorttikoulutuksen opetussuunnitelman pohjalta. Hyväksynnän kriteereinä ovat kansallisissa säädöksissä vaaditut opetuksen määrää koskevat vaatimukset ja samoin kansallisesti edellytetyt tieliikenteen kuljettajien koulutuksen vähimmäistasosta annetun neuvoston direktiivin (76/914/ETY) vaatimukset.

Taulukko 2. Nykyiset ammatillisen (pois lukien puolustusvoimien) kuljettajakoulutuksen sekä ajokorttijärjestelmän toimijat ja tehtävät

Kuljettajan ammattiin (1) tai ajokorttiin (ajo-oikeuteen) (2) tähtäävän koulutuksen lainsäädäntöä sekä toimijat tehtävineen	
A. Autonkuljettajan ammatilliseen tutkintoon liittyvää lainsäädäntöä ja toimijat	B. Autonkuljettajan ajokorttiin (ajo-oikeuteen) liittyvää lainsäädäntöä ja toimijat
<p>Lainsäädäntöä Laki ammatillisesta koulutuksesta (21.8.1998/630), asetus ammatillisesta koulutuksesta (6.11.1998/811), laki ammatillisesta aikuiskoulutuksesta (21.8.1998/631), asetus ammatillisesta aikuiskoulutuksesta (6.11.1998/812)</p>	<p>Lainsäädäntöä Tieliikennelaki (3.4.1981/267), ajokorttiasetus (7.9.1990/845), liikenneministeriön päätös ajokorttiasetuksen soveltamisesta (7.9.1990/846), laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä (10.7.1998/535), asetus kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä (2.10.1998/719)</p>
<p>Toimijat ja tehtävät <i>Opetusministeriö (OPM)/Opetushallitus (OPH)</i> - lainsäädäntö - tutkinnon perusteet - opetussuunnitelman perusteet - koulutuksen järjestämisluvut - rahoitus <i>Kuljetusalan tutkintotoimikunta / ammattiosaamisen näyttöjen toimielimet</i> - hyväksyy ja valvoo näyttöihin liittyvää toimintaa ja näyttöjen järjestämistä - allekirjoittaa näyttö-/näyttötutkintotodistukset <i>Koulutuksen järjestäjä (45+16 kpl)</i> - tekee opetussuunnitelman - järjestää koulutuksen - vastaa arvioinnista - perustutkinnoissa antaa tutkintotodistuksen</p>	<p>Toimijat ja tehtävät <i>Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM)</i> - lainsäädäntö (taustalla direktiivit) <i>Lääninhallitukset</i> - myöntävät autokoululuvat <i>Ajoneuvohallintokeskus (AKE)</i> - vahvistaa ajokorttikoulutuksen opetussuunnitelmat - vastaa koulutuksen valvonnasta - pääsääntöisesti ostaa valvonnan - vastaa tutkinnoista, laatii sisällön, ostaa kokeiden järjestämisen - valvoo kokeiden järjestämistä - ylläpitää ajokorttirekisteriä <i>Tutkinnon vastaanottajat</i> (valittu kilpailutuksen kautta jokaiseen maakuntaan, tällä hetkellä sama yritys kaikissa 19:ssä maakunnassa, toimipisteitä 102 kpl) - tarkastaa ja valvoo; tilat, opettajat, laitteet, opetusta ja kokeita - vastaanottaa kokeet - luovuttaa osan ajokorteista - päivittää ajokorttirekisteriä <i>Poliisi</i> - myöntää ajokorttiluvat - luovuttaa ajokortit - päivittää ja käyttää ajokorttirekisteriä <i>Autokoulut</i> (n. 500 kpl; autokoulut, ammattiopistot ja aikuiskoulutuskeskukset) - toteuttavat AKE:n hyväksymän ajokorttikoulutuksen opetussuunnitelman mukaisen koulutuksen</p>
<p>Saavutetaan Perustutkinto (120 opintoviikkoa), ammattitutkinto tai erikoisammattitutkinto (sisältävät ajo-oikeuden, ajokortin)</p>	<p>Saavutetaan Ajo-oikeus, "ajokortti"</p>

3.1 Ammattikuljettajien tutkinnot koulutusjärjestelmässä

Ammatillinen koulutus perustuu seuraavaan lainsäädäntöön:

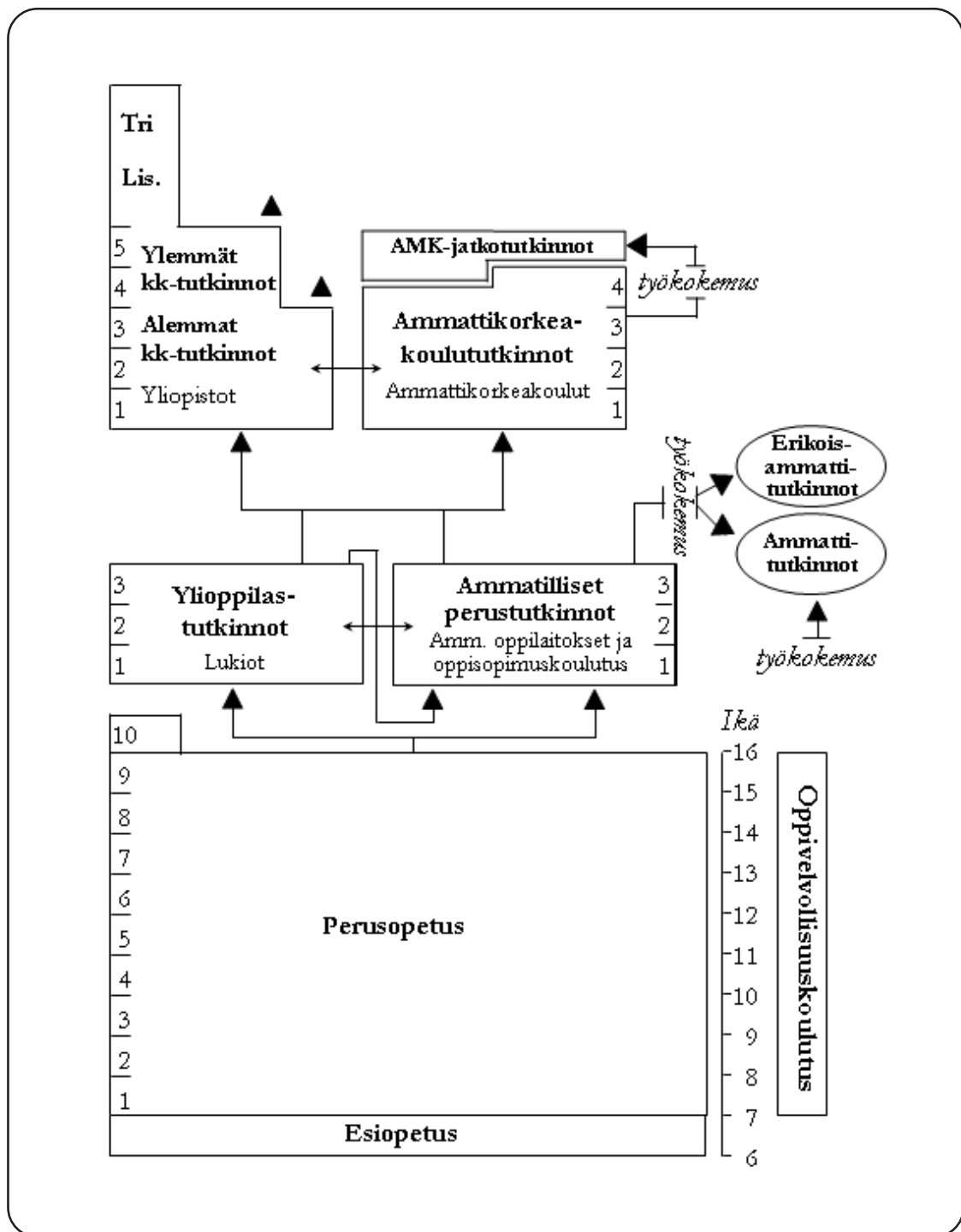
- laki ammatillisesta koulutuksesta (21.8.1998/630),
- asetus ammatillisesta koulutuksesta (6.11.1998/811),
- laki ammatillisesta aikuiskoulutuksesta (21.8.1998/631),
- asetus ammatillisesta aikuiskoulutuksesta (6.11.1998/812)
- Opetushallituksen määräys 12/011/2000 (logistiikan perustutkinto)
- Opetushallituksen määräys 71/011/2000 (metsäalan perustutkinto)
- Opetushallituksen määräys 77/011/2000 (linja-autonkuljettajan ammattitutkinto)
- Opetushallituksen määräys 76/011/2000 (yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkinto)
- Opetushallituksen määräys 35/011/2003 (puutavaran autokuljetuksen ammattitutkinto)

Suomalaisessa kuljettajien ammattiin valmistavassa järjestelmässä on mahdollista suorittaa tutkinto koulutukseen osallistumalla tai osoittamalla osaamisensa näyttöperusteisesti. Näyttöperusteisiin tutkintoihin sisältyy lähes aina koulutusta. Nuorille suunnattu opetussuunnitelma perusteinen perustutkinto edellyttää koulutukseen osallistumista. Ammatillinen peruskoulutus (logistiikan ja metsäalan perustutkinto) antaa opiskelijalle laaja-alaiset ammatilliset perusvalmiudet alan eri tehtäviin ja erikoistuneemman osaamisen ja työelämän edellyttämän ammattitaidon yhdellä tutkinnon osa-alueella siten, että hän voi tutkinnon suoritettuaan sijoittua työelämään, suoriutua alansa vaihtelevista tehtävistä myös muuttuvissa oloissa sekä kehittää ammattitaitoaan läpi elämän. Aikuisille suunnatut ammattitutkinnot eivät edellytä koulutusta, mutta käytännössä ne pääsääntöisesti sisältävät noin kuuden kuukauden valmistavan koulutuksen. Kuljettajakoulutuksen perus- ja ammattitutkinnot ylittävät selvästi ammattipätevyysdirektiivin vaatimukset, joten tältä osin on kysymys direktiivin edellyttämien sisältöjen ja kokeiden sovittamisesta tähän järjestelmään. Kaikki ammattikuljettajiksi ryhtyvät eivät kuitenkaan ole suorittaneet ammatillista koulutusta, koska siihen ei ole ollut velvoitetta.

Tutkinnot kuuluvat Suomen koulutusjärjestelmään. Tutkinnot tuottavat laaja-alaisen ammatillisten perusvalmiuksien lisäksi jatko-opintokelpoisuuden, perustutkinnot ammattikorkeakouluihin ja yliopistoihin ja ammattitutkinnot rajatun kelpoisuuden alan ammattikorkeakoulutukseen.

Logistiikan ja metsäalan perustutkinnot ovat kolmevuotisia 120 opintoviikkoa (ov) nimellisaajuudeltaan. Todellinen koulutuspituus vaihtelee aiempien muiden opintojen ja työkokemuksen mukaan. Opinnoista ammatillisia aineita on 90 ov, yhteisiä opintoja 20 ov ja vapaasti valittavia opintoja 10 ov. Ammatilliset opinnot muodostavat suurimman osan tutkinnoista ja niihin sisältyy vähintään 20 opintoviikkoa työssäoppimista työpaikalla. Myös opetussuunnitelman perusteiden mukaiseen koulutukseen rakennetaan yhdessä työelämän kanssa näyttöihin perustuvaa arviointia, joka otettaneen käyttöön 1.8.2006 jälkeen alkavassa koulutuksessa.

Aikuiset voivat osoittaa näyttötutkinnolla ammattitaitonsa ja saada osaamisestaan virallisen tunnustuksen – tutkintotodistuksen. Näyttötutkinnot ovat ammattitaidon hankkimistavasta ja aikaisemmasta koulutuksesta riippumaton, tutkintotoimikuntien ja Opetushallituksen valvoma menettely. Näyttötutkintoina voi suorittaa edellä mainittuja perustutkintoja sekä linja-autonkuljettajan ja yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkintoja. Pääsääntöisesti näyttötutkintoon sisältyy valmistavaa koulutusta noin 6 kuukautta.



Kuva 1. Suomen koulutusjärjestelmä

Ammatillisessa oppilaitoksessa toimivan ammattillisten opintojen opettajan kelpoisuus

Nykyisin kuljettajien ammatillisessa koulutuksessa ammatillisten opintojen virkaan on kelpoinen henkilö,

- joka on suorittanut soveltuvan ylemmän korkeakoulututkinnon tai soveltuvan ammattikorkeakoulututkinnon tai, jollei soveltuvaa ylemmää korkeakoulututkintoa tai

soveltuvaa ammattikorkeakoulututkintoa ole, koulutuksen järjestäjän päättämää opetustehtävää vastaavan alan korkeimman tutkinnon;

- joka on suorittanut vähintään 35 opintoviikon laajuiset opettajan pedagogiset opinnot tai suorittaa ne viimeistään 3-vuoden kuluessa viran vastaanottamisesta;
- jolla on vähintään kolmen vuoden pituinen työkokemus tehtävää vastaavalla alalla.
- jolla on pätevyys- tai lupakirja taikka oikeus harjoittaa terveydenhuollon ammattia laillistettuna ammattihenkilönä, jos alan tehtävissä toimiminen edellyttää pätevyys- tai lupakirjaa taikka laillistamista.

Kuljettajakoulutusta antavaan (ajokorttikoulutuksen osalta) ammatillisen oppilaitoksen opettajaan kohdistuu lisäksi vaatimus tieliikennelainsäädännön kautta:

- Liikenneopettaja tutkinto ja 2-vuoden työkokemus C- tai D-luokan ajoneuvon päätoimisena kuljettajana (työkokemus voidaan hyväksyä opettajan yleiseen työkokemukseen)

Opetustoimen henkilöstön kelpoisuusvaatimuksista annetun asetuksen (986/1998) 13 §:n, jossa säädetään ammatillisten opintojen opettajan kelpoisuusvaatimuksista, 5 momentissa on lisäkoulutuksen opettajia koskeva säännös. Sen mukaan erityisestä syystä ammattitutkintoon ja erikoisammattitutkintoon valmentavaa koulutusta sekä muuta ammatillista lisäkoulutusta on kelpoinen antamaan myös henkilö, joka on suorittanut alan erikoisammattitutkinnon tai, jolla muutoin on koulutuksen tai työelämän avulla hankittu korkea ammattitaito.

Taulukko 3. Kuljettajakoulutusta antavien oppilaitosten ja opiskelijapaikkojen tai näyttö- ja ammattitutkintojen valmistavaan koulutukseen osallistuvien vuotuiset määrät vuonna 2003

Tutkinnot	Logistiikan perustutkinto, kuljetus-palvelujen koulutus-ohjelma	Logistiikan perustutkinto, kuljetus-palvelujen osaamisala näyttö-tutkintona	Linja-auton-kuljettajan, Yhdistelmä-ajoneuvon-kuljettajan ammatti-tutkinnot	Metsäalan perustutkinto (pt) , metsäkoneen-kuljettaja (puu-tavara-auton-kuljettaja) Puutavaran auto-kuljetuksen ammattitutkinto (at)
Oppilaitoksia	37	5	11+ 8*	8(pt)+5(at)
Opiskelijapaikkoja tai näyttötutkintojen valmistavaan koulutukseen osallistuvia/v	700	200	1 120	51(pt)+30(at)

* autokouluja jotka antavat valmistavaa koulutusta

3.2 Ajokorttikoulutus ja sen perusteella saatavat ajo-oikeudet

Ajokorttikoulutukseen liittyvää keskeistä lainsäädäntöä, josta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö:

- tieliikennelaki (3.4.1981/267)
- ajokorttiasetus (7.9.1990/845)
- liikenneministeriön päätös ajokorttiasetuksen soveltamisesta (7.9.1990/846)
- laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä (10.7.1998/535)
- asetus kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä (2.10.1998/719)

Ajo-oikeuden (ajokortin) saamisesta säädetään tieliikennelaissa ja ajokorttiasetuksessa. Ajokortit on jaettu ajoneuvon mukaan eri luokkiin (liite 4). Opetus ajokortin saamiseksi annetaan pääosin autokoululuvalla toimivissa autokouluissa. Ilman autokoululupaa voidaan opetusta antaa Opetushallituksen valvonnassa tapahtuvan kuljettajan ammattiopetuksen yhteydessä kuorma-auton ajo-oikeuden saamiseksi ja liikenneopettajia kouluttavassa laitoksessa. Autokoululupaa haetaan kirjallisesti koulun sijaintipaikan lääninhallitukselta. Lääninhallituksen on hankittava Ajoneuvohallintokeskuksen lausunto ja tarvittaessa poliisin lausunto. Autokoululuvan muuttamista ja uudistamista haetaan soveltuvien osin samassa järjestyksessä kuin lupaa autokoulun pitämiseen.

Suomessa toimii n. 500 ajo-opetusta antavaa yritystä tai oppilaitosta. Liikenneopettajia kouluttaa Hämeen ammattikorkeakoulun yhteydessä toimiva Liikenneopetuskeskus Hämeenlinnassa. Lisäksi Liikenneopetuskeskus järjestää ruotsinkielistä opetusta Vaasassa yhteistyössä Åbo Akademin kanssa.

Kuorma-auton ajokorttiin tarvittavat taidot hankitaan pääsääntöisesti autokoulussa. Ensimmäinen auton ajokortti annetaan ensin vain kahdeksi vuodeksi (lyhytaikainen auton ajokortti). Tutkinnon vastaanottaja luovuttaa lyhytaikaisen auton ajokortin hyväksytysti suoritettun kuljettajantutkinnon jälkeen.

Taulukko 4. Ajokortin saamiseen liittyvät ikävaatimukset

Nykyiset ikävaatimukset raskaan kaluston eri ajokorttiluokissa (suluissa ammattipätevyysdirektiivin toimeenpanon jälkeinen tilanne, mikäli muuttuu)	
Kevyet kuorma-autot, enintään 7 500kg (C1-luokka)	18 vuotta
Kuorma-autot (C-luokka)	18 vuotta (jatkossa 21 vuotta ilman uusien vaatimusten mukaista ammatillista koulutusta)
Linja-autot enintään 1+16 henkilöä (D1)	21 vuotta (mahdollisesti 18, kansallisella päätöksellä oman maan alueella)
Linja-autot (D)	21 vuotta (mahdollisesti 18, kansallisella päätöksellä oman maan alueella paikallisliikenteessä)
Yhdistelmäajoneuvot (CE)	18,5* vuotta koulutuksen kautta, nykyisinkin 21 vuotta pelkän kokemuksen perusteella ilman koulutusta (jatkossa 21 vuotta ilman uusien vaatimusten mukaista ammatillista koulutusta)

* Käytännössä 18,5 vuotta, koska suoritettuna pitää olla auton ajo-oikeuteen liittyvä jatko-opetus, johon voi osallistua aikaisintaan 6 kk lyhytaikaisen ajokortin saamisesta.

Voimassa olevan yhteisön ajokorttilainsäädännön mukaan kuorma-auton ajokortin vähimmäisikävaatimus on 18 vuotta, mutta alle 21-vuotiaana kuljettajana toimiminen yli 7,5 tonnin kalustolla edellyttää yhteisön sosiaalilainsäädännön (neuvoston asetus 3820/1985) mukaista koulutuksella hankittua maantieliikenteen kuljettajan ammatillista pätevyyttä. Vaatimuksen ulkopuolelle jäävät vain erikseen mainitut yksittäiset poikkeustapaukset, kuten yksityiset ei-kaupalliset ajot. Kaikki muut ajot kuuluvat nykyiselläänkin vaatimuksen piiriin. Tällä hetkellä ei yhteisölainsäädäntöön sisälly mitään koulutuksen määrällisiä vaatimuksia.

Suomessa kuorma-auton (C-luokan) ajokortin on voinut saada täytettyään 18 vuotta, koska C-luokan ajokorttikoulutuksen on katsottu sisältävän yhteisölainsäädännön nykyiset kuljettajan ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset. Ammattikuljettajan pätevyyttä koskevien vaatimusten tiukentuessa alle 21-vuotias ei voi jatkossa saada C-luokan ajokorttia ilman säädettyä 280 tunnin ammatillista koulutusta koulutusvaihtoehdon mukaisesti tarkasteltuna.

Yhdistelmäajoneuvon ajokortin (CE tai C1E) voi periaatteessa saada 18-vuotiaana saamalla kuljettajaopetusta liikenne- ja viestintäministeriön päätöksen mukaisen vähimmäismäärän, jonka kesto on C1E -luokan ajokorttivaatimuksissa 20 tuntia ja CE -luokan 300 tuntia. Käytännössä sen kuitenkin voi saada aikaistaan 18,5 vuoden ikäisenä (taulukko 4). Tämä johtuu yhdistelmäajoneuvokuljettajan tutkintoon pääsyn vaatimuksista. Edellä mainitun 300 tunnin koulutuksen lisäksi oppilaalla on oltava vetoauton luokkaa vastaava ajokortti eli C tai C1 -luokan ajokortti ja lisäksi hänen tulee olla suorittanut jatkokoulutuksen (ajokortin 2. vaihe). Jatkokoulutukseen voi osallistua aikaisintaan kuuden kuukauden kuluttua lyhytaikaisen ajokortin saamisesta. Tämä määräys aiheuttaa hankaluuksia nuorille logistiikan perustutkinnon suorittajille, koska monet heistä ovat perustutkinnon loppuvaiheessa noin 18-vuotiaita. Näissä tapauksissa heidän tutkintoon valmistumisensa viivästyy pelkästään tämän johdosta.

Jatkossakin on mahdollista suorittaa C1- ja C1E-luokan ajokortti 18-vuotiaana myös ilman ammatillisen pätevyyden hankkimista. C1-luokassa ammatillisen pätevyyden saavuttamiseksi ammattipätevyysdirektiivin mukaan riittää nopeutettu koulutus (140 tuntia). Tämä koulutus riittää ammattipätevyytenä myös tavaraliikenteen raskaammissa luokissa kun saavuttaa niihin vaadittavan iän. Lisäksi pitää hankkia vastaavien luokkien ajo-oikeus eli ajokortti. C- ja CE-luokan ajoneuvojen kuljettajan tehtäviin siirryttäessä tämän jälkeen edellytetään ainoastaan ko. luokan ajokortin suorittamista 21-vuoden vähimmäisikävaatimuksen täytyttyä.

Ammattiajokortista 1970-luvulla luovuttaessa raskaan kaluston ajokortin saamisen edellytykseksi asetettiin tietty ammatillinen osaaminen. Nykyisellään ajokorttikoulutuksen vähimmäismäärä hankittaessa ensimmäistä auton ajokorttia luokassa BC on 32 tuntia teoriaa ja 15/16 tuntia ajo-opetusta. Jos henkilöllä on B-luokan ajokortti, vaaditaan C-luokan ajokorttikoulutuksen vähimmäismääräksi 12 tuntia teoriaa ja 2,5 tuntia ajo-opetusta. Opetukseen edellytetään sisällytettäväksi tarpeellisilta osin ammattimaista liikennettä koskevat määräykset sekä tiedot auton rakenteesta ja huollosta direktiivin (76/914/ETY) mukaisesti.

Suomessa edellytetään ennen linja-autokuljettajan ajokorttitutkintoon pääsyä C-luokan ajokortti. Linja-autonkuljettajan koulutukseen osallistumien ei poista tätä edellytystä, vaatimus ei siis koske pelkästään kokemuksen kautta kuljettajaksi tulevia. Ennen kuin voi saada D-luokan ajokortin, kuljettajaksi aikovan pitää ensin suorittaa B-luokan ja sen jälkeen C-luokan ajokortti.

CE-luokan, samoin kuin D-luokan, ajokorttikoulutuksessa opetuksen kokonaismäärä ja etenkin sen ammatillinen osuus on huomattavasti laajempi. Kansallisten säännösten mukaan CE-luokan ajokorttikoulutuksen vähimmäismäärä on 300 tuntia, josta vähintään 80 tuntia on oltava ajo-opetusta liikenteessä. Vaikka yhteisön ajokorttilainsäädäntö edellyttää myös

jatkossa ajokortin suorittajalta määrättyä ammatillista osaamista on nykyisen koulutuksen ammatillinen osuus laajempi kuin mitä ajokorttidirektiivi edellyttää. Pääallekkäisyyksien poistamiseksi olisikin ajokorttiopetusta koskevia vaatimuksia karsittava etenkin CE- ja D-luokan osalta. Liitteessä 6 on tarkasteltu muissa maissa ajokortin saamiseksi vaadittavia opetustuntimääriä joko nimenomaisten säännösten tai käytännön perusteella. Nykyisin Suomessa vaadittava ajokorttikoulutus on CE- ja D-luokkien osalta paljon laajempi kuin muissa EU-maissa. Eräissä maissa ammatillisen pätevyyden saavuttaminen edellyttää jo nykyisellään tämän päälle vaadittavaa ammatillista koulutusta (Ranska) tai tutkinnolla osoitettua ammatillista pätevyyttä (Alankomaat).

Autokouluun voi ilmoittautua opiskelijaksi ja opinnot aloittaa kuusi kuukautta ennen kuin täyttää ajokorttiluokkaan vaadittavan iän. Suomessa on ollut kaksivaiheinen kuljettajakoulutus vuodesta 1989. Ensimmäinen ajokortti (lyhytaikainen ajokortti) on voimassa kaksi vuotta. II-vaiheen jatkokoulutus voidaan suorittaa aikaisintaan kuuden kuukauden kuluttua lyhytaikaisen ajokortin saamisesta ja ajokortti on vaihdettavissa pysyvään ajokorttiin aikaisintaan kuusi kuukautta ennen lyhytaikaisen ajokortin voimassaolon päättymistä. II-vaiheen jatkokoulutus sisältää analyysiosan, harjoituksia ajoharjoitteluradalla sekä ryhmäopetusta luokassa.

Ajokortin haltijoista on tiedot Ajoneuvohallintokeskuksen ylläpitämässä ajoneuvoliikennerekisterissä (ennen tieliikenteen tietojärjestelmän ajokorttirekisterissä), jonka tiedot ovat osittain salaisia. Tähän rekisteriin merkitään henkilöä koskevat tiedot ajokorteista, ajo-oikeudesta ja niiden muutoksista, liikennerekisterimuutoksista sekä muista ajo-oikeuteen liittyvistä luvista.

Autokoulun liikenneopettajan kelpoisuusvaatimukset

Autokoulussa toimivalta opettajalta vaaditaan liikenneopettajan tutkinto. Mikäli antaa CE tai D ajokorttiluokkien ajo-opetusta pitää lisäksi olla 2-vuoden työkokemus CE- tai D-luokan ajoneuvon päätoimisena kuljettajana tai suoritettuna linja-autonkuljettajan tai yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkinto.

Liikenneopettajankoulutuksen laajuus on 65 opintoviikkoa. Koulutukseen pääsyvaatimukset ovat seuraavat:

1. Toisen asteen ammatillinen perustutkinto tai ylioppilastutkinto tai liikennealan ammatti- tai erikoisammattitutkinto
2. ABC-luokan ajokortti. B-luokan ajokortin on oltava ollut voimassa ennen koulutuksen alkua vähintään kolme vuotta. A- ja C-luokan ajokortti on suoritettava ennen koulutuksen alkua.
3. Terveydelliset vaatimukset C-ajoneuvoluokan ajokorttivaatimusten mukaisesti.

Ajokorttien vuotuiset määrät

Ammattipätevyysdirektiivi koskee kuorma-auton- linja-auton sekä yhdistelmäajoneuvonkuljettajia, joilla tulee jatkossa olla ajo-oikeus ja ammattipätevyys. Raskaan kaluston ajokortteja suoritetaan autokoulussa, puolustusvoimissa ja ammatillisen koulutuksen yhteydessä.

- **C-luokan** ajokortteja suoritetaan vuosittain keskimäärin n. 17 000. Näistä valtaosassa, n. 16 500 tapauksessa, opetus on saatu autokoulussa ja n. 500 tapauksessa ammattiopistoissa kuljettajan ammattiopetuksen yhteydessä.
- **CE-luokan** ajokortteja on suoritettu noin 1400 vuonna 2003. Näistä suoritetaan autokouluissa, aikuiskoulutuskeskuksissa ja ammatillisissa oppilaitoksissa

autokoululuovalla annettavassa opetuksessa noin 500 ja loput

noin 900 kuorma-autolla hankitun minimissään 3 kk työkokemuksen perusteella.

- **D-luokan** ajokortteja on suoritettu vuonna 2003 noin 1100 kappaletta. Näistä vähän yli puolet suoritetaan aikuiskoulutuskeskuksissa, ammatillisissa oppilaitoksissa ja autokouluissa ja loput kuorma-autolla hankitun vähintään 1 vuoden työkokemuksen perusteella.
- **D1-luokan** ajokortteja suoritetaan aikuiskoulutuskeskuksissa, ammatillisissa oppilaitoksissa ja autokouluissa keskimäärin 500 vuosittain.

3.3 Puolustusvoimien kuljettajakoulutus

Raskaan tavarankuljetuskaluston kuljettajaopetuksen nykykäytäntö puolustusvoimissa

- asetus puolustusvoimien ajokorteista 667/93
- puolustusministeriön päätös puolustusvoimien ajokorteista annetun asetuksen soveltamisesta 911/93

Puolustusvoimien kuljettajakoulutus sisältää kuljettajan ammattiin liittyvää koulutusta ja ajokorttikoulutukseksi katsottavaa koulutusta. Koulutus toteutetaan pääsääntöisesti puolustusvoimien omana koulutuksena ja kouluttajina toimivat puolustusvoimien omat kouluttajat. Liikenneopetuksen osuutta antavilla kouluttajilla on suoritettuna puolustusvoimien liikenneopettajan tutkinto. Puolustusvoimien C- ja CE- luokan ajo-oikeudet oikeuttavat kuljettamaan näiden luokkien sotilasajoneuvoja. C-luokkaan kuuluvat myös pyöräalustaiset panssariajoneuvot; näiden kuljettamiseen tarvitaan sekä ajaja että ajoneuvon johtaja.

Mikäli varusmiehellä ei ole ennestään siviiliajokorttia, hänelle koulutetaan puolustusvoimien *ajokortti*. C-luokan puolustusvoimien ajokortteja myönnetään varusmiehille vuosittain vajaa 600 kpl ja CE- luokan noin 1 650 kpl. Myönnettyjen kuljettajatutkintotodistuksien määrät ovat taulukossa 6. Kuljettajatutkintotodistus on puolustusvoimien ajokortin siviiliajokortiksi vaihtamisen peruste.

Henkilölle, jolla on ennestään tarvetta vastaavan luokan siviiliajokortti (BC), koulutetaan puolustusvoimien *ajolupa* panssari- tai erikoisajoneuvojen kuljettamiseksi. C-luokan ajolupia myönnetään vuosittain varusmiehille noin 1 700 kpl. (Taulukko 5)

Taulukko 5. Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen määrät

	Puolustusvoimien C-luokan (kuorma- autot) ajokortti	Puolustusvoimien CE-luokan (yhdistelmä- ajoneuvot) ajokortti	Puolustusvoimien C-luokan ajolupa (panssari- ja erikoisajoneuvot)
Ajokorttien tai ajolupien määrä kappaletta/vuosi	600	1 650	1 700
opetusta vähintään / tuntia	111	113	77



Kuljettajaopetuksen sisältö on suunniteltu sotilaskuljettajia varten mutta puolustusvoimien mukaan se sisältää myös useimmat ammattipätevyysdirektiivin 2003/59/EY liitteessä I tarkoitettut C- ja CE -kuljettajien ammattipätevyyttä ja vähimmäiskoulutusta koskevat oppiaineet.

Puolustusvoimissa annettavaan koulutukseen ei sisälly lainkaan em. direktiivin liitteen I jakson 1 tavarankuljettajan oppiaineista seuraavat: kohdan 2.1 aiheet enimmäistyöaikoja ja ajopiirturia lukuun ottamatta; kohdan 2.2 aiheet kotimaan rahtikirjaa lukuun ottamatta; kohta 3.2; kohta 3.3 mahdollisia henkilökohtaisia suojavälineitä lukuun ottamatta; kohta 3.7.

Puolustusvoimien C-luokan kuljettajaopetuksen vähimmäiskesto on 111 tuntia ja CE-luokan 113 tuntia. Henkilökohtaista ajo-opetusta annetaan 10-15 tuntia. Opetus kestää noin 5...6 viikkoa ja se aloitetaan kahden kuukauden kuluessa palvelukseen astumisesta. Suurissa joukko-osastoissa, joissa pidetään useita perättäisiä kursseja, opetus aloitetaan välittömästi. Täten ajo-oikeus saavutetaan viimeistään noin neljän kuukauden kuluttua palvelukseen astumisesta. Kuorma-autonkuljettajan palvelusaika on 9 kuukautta ja yhdistelmäajoneuvonkuljettajan 12 kuukautta. Ajo-oikeuden saavuttamisen jälkeen annetaan vielä sotilaallista kenttäkoulutusta mm. maastokäytöstä ja kunnossapidosta sekä suoritetaan ajoneuvoikohtaisia tyyppikursseja. Useimmat sotilaskuljettajat käyvät myös 17 tunnin pituisen puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljettajan ajolupakurssin.

Puolustusvoimissa kuljettajantutkinnon suorittaneelle annetaan palveluksen päättyessä kuljettajantutkintotodistus, jonka perusteella on voinut saada siviiliajokortin. Yhdistelmäajoneuvon, CE- todistuksen edellytyksenä on palveluksen aikaisen ajokokemusvaatimuksen (vähintään 40 ajomääräystä ja 2000 km 8500 kg ajoneuvolla) täyttyminen.

Taulukko 6. Nykytilanne puolustusvoimissa hankitun ajo-oikeuden hyväksyttävyys siviili liikenteen ajo-oikeudeksi

Puolustusvoimien C-luokan ajokortti	 kuljettajantutkintotodistus	Siviili liikenteen ajokortti C
Puolustusvoimien CE-luokan ajokortti + ajokokemusvaatimus	 kuljettajantutkintotodistus	Siviili liikenteen ajokortti CE

Puolustusvoimien liikenneopettajan kelpoisuusvaatimukset

Puolustusvoimilla on oma liikenneopettajakoulutuksensa, johon opiskelijat valitaan soveltuvuustestin kautta. Lisäksi vaatimuksena on vähintään puolustusvoimien BECE-luokan ajokortti.

Puolustusvoimien liikenneopettajatutkinto perustuu koulutukseen, jonka pituus on 150 tuntia. Koulutuksen toteuttaa Hämeen rykmentin Teknisen Koulutuskeskuksen Moottori-koulu. Koulutuksen lisäksi on joukko-osastossa suoritettava opetusharjoittelu. Koulutus koostuu tieliikennelainsäädännöstä, puolustusvoimien määräyksistä, liikenneturvallisuudesta, luokka- ja ajo-opetuksesta sekä ajoneuvoja, niiden asianmukaista käyttöä, käyttöturvallisuutta ja käytön valvontaa koskevista määräyksistä ja ohjeista. Koulutuksen päätteeksi puolustusvoimien liikenneopettajien tutkintolautakunta järjestää koulutetuille tutkinnon. Hyväksytysti suoritetun tutkinnon perusteella Pääesikunta myöntää puolustusvoimien liikenneopettajaluvan. Tiedot puolustusvoimien liikenneopettajaluvan haltijoista on puolustusvoimien ajo-oikeustietojärjestelmässä.

Ammattipätevyysdirektiivin vaikutukset varusmieskoulutukseen ja toteutuksen mahdollisuudet

Varusmiespalveluksen jälkeen monet sotilaskuljettajakoulutuksen saaneista toimivat kuljettajan tehtävissä. Yhteiskunnallisesti ja kansantaloudellisesti on tärkeää että jatkossakin sotilas-

kuljettajakoulutus antaa oikeuden toimia kuljettajan tehtävissä. Ammattipätevyysdirektiivi ei koske sotilasajoneuvon kuljettajia muttei myöskään aseta esteitä sotilaskuljettajakoulutuksen hyväksymistä sen mukaiseksi koulutukseksi.

Varusmiespalveluksen yhteydessä toteutettavan ammattipätevyysdirektiivin mukaisen koulutuksen eri vaihtoehdot voisivat olla seuraavat:

- sisältöjen suoritus täysimääräisenä ja kirjallinen tai suullinen koe
- sisältöjen suoritus nopeutetusti ja kirjallinen tai suullinen koe
- osan koulutuksesta suorittaminen, jolloin suullinen tai kirjallinen koe suoritetaan koko opiskelun jälkeen toisen koulutuksen järjestäjän toimesta
- pelkkiin kokeisiin osallistuminen (koevaihtoehto)

Ammattipätevyysdirektiivin mukaisen järjestelmän käyttöönoton jälkeen tulee muutoksia varusmiespalvelukseen tulevien valmiuksissa ajo-oikeuksien suhteen.

Ammattipätevyysdirektiivin myötä kuorma-auton (C-) ajokortin alaikäraja nousee 18 vuodesta 21 vuoteen, ellei sitä suoriteta kuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen yhteydessä. Sen sijaan kevyiden, kokonaismassaltaan enintään 7 500 kg:n kuorma-autojen (C1-luokka) ajokorttien ikäraja säilyy ennallaan 18:sta vuodessa. Tällä on vaikutuksia myös varusmiesten kuljettajakoulutukseen.

C-luokan ikärajan noususta johtuva ko. luokan ajokortin puuttuminen varusmiespalvelukseen tullessa vähentää merkittävästi palvelukseen astuvien valmiuksia, jotka joudutaan paikkaamaan koulutuksen lisäämisellä. Enimmillään tämän seurauksena puolustusvoimissa olisi lisättävä C-luokan opetusta vuosittain noin 3 400 suorituksen verran. Laskelmassa ei ole otettu huomioon C1-ikävaatimuksen säilymistä 18:sta vuodessa, minkä arvioidaan vähentävän C-luokan koulutuksen tarvetta enimmillään noin 500 suorituksella. Puolustusvoimissa suoritettun C-/CE-luokan tutkinnon hyväksyminen siviilikortin saamiseksi ennen 21 vuoden ikää edellyttäisi koulutuksen täyttävän kuljettajan ammatillisen koulutuksen vaatimukset. Ellei näin tapahtuisi arvioidaan sen vähentävän oleellisesti motivaatiota kuljettajilta edellytettävän pitemmän palvelusajan valitsemiseksi. Pääesikunta pitääkin tärkeänä, että koulutuksella voitaisiin varmistaa kuljettajan ammatissa toimiminen. Tämä edellyttäisi C- ja CE-luokassa 280 tunnin ammatillista koulutusta ja C1- ja C1E-luokassa 140 tunnin koulutusta osana varusmiesten kuljettajakoulutusta.

Pääesikunta on ilmoittanut olevansa ammattikuljettajadirektiivin sisällön mukaisen koulutusvaihtoehdon kannalla ja suhtautunut myönteisesti koulutuksen antamiseen varusmiespalveluksen aikana mm. sen sotilaskuljettajiksi koulutettavia varusmiehiä motivoivan vaikutuksen vuoksi. Puolustusvoimissa annettavan koulutuksen tulee vastaisuudessaakin ensisijaisesti vastata puolustusvoimien tarpeita, joten ammattipätevyysdirektiivin 6 artiklan 1 kohdan edellyttämän koulutuksen antaminen kokonaisuudessaan vaatii pääesikunnan mukaan lisäselvityksiä. Varusmieskuljettajan tulee saavuttaa ajo-oikeus kohtuullisen ajan kuluessa palvelukseen astumisesta. Nämä periaatteet voidaan pääesikunnan käsityksen mukaan kuitenkin sovittaa yhteen yhteiskunnallisen näkökulman kanssa.

Pääesikunta katsoo, että ajo-oikeuden saavuttamisen jälkeisenä palvelusaikana voitaisiin täydentää saatua koulutusta ammattipätevyysdirektiivin mukaisesti. Sotilaskuljettajaksi hakeutuvalla tulisi olla varmuus siitä että mikäli ammattipätevyysdirektiivin edellytyksistä palvelusajan päätyttyä jotain puuttuu, hänellä on mahdollisuus päästä täydentävään koulutukseen siten, että myös puolustusvoimissa suoritettu kuljettajantutkinto (C/CE) saadaan hyödynnettyä.

4 Ammattipätevyysdirektiivin toiminnan vaihtoehdot

4.1 Perustason ammattipätevyyden sekä jatkokoulutuksen hankinta

Kuorma-auton, yhdistelmäajoneuvon ja linja-auton kuljettajan ammatissa toimiminen edellyttää sekä ajo-oikeutta (ajokorttia) että jatkossa myös tässä käsiteltävää ammattipätevyysdirektiivin edellyttämää ammattipätevyyttä. Kokemuksen perusteella ei jatkossa voisi päästä ammattikuljettajan tehtäviin. Tämä vaatimus koskee kaikkia tilapäisiäkin työntekijöitä, pois lukien vain esim. pelastustoimen kuljettajat. Taitojen sisällöt selviävät ammattipätevyysdirektiivin liitteen 1 jakson 1 oppiaineluettelosta.

Suomalaisen koulutusjärjestelmän kuljettajan perus- ja ammattitutkinnot ylittävät ammattipätevyysdirektiivin vaatimukset. Suorittaessaan ko. tutkinnon kuljettajan tulee saada samalla perustason ammattipätevyys (CAP).

Ammattipätevyysdirektiivin mukainen perustason ammattipätevyys

Koulutuspainotteisessa vaihtoehdossa koulutus koostuu teoriaopiskelusta ja käytännön harjoittelusta. Osa käytännön harjoittelusta tapahtuu tällöin ajoneuvolla. Pätevyys hankitaan joko tavaraliikenteeseen tai henkilöliikenteeseen. Jos hankkii tavaraliikenteen (ja vastaavasti henkilöliikenteen) ammattipätevyyden kevyimpään mahdolliseen eli C1 (D1) ajoneuvoon liittyen ei ammattipätevyyttä tarvitse hankkia uudelleen siirryttäessä raskaampiin ajoneuvoihin. Tällöin riittää ko. luokan ajo-oikeuden hankkiminen.

Suomalaisessa järjestelmässä on ajokorttivaatimuksiin sisällytetty myös nykyisin voimassaolevan yhteisöläinsäädännön ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset, liite 6. Päällekkäisyyksien poistamiseksi kansallisia ajokorttikoulutusta koskevia vaatimuksia joudutaan tarkistamaan. Tämä tarkoittaa sitä, että erityisesti CE- ja D-luokan ajokortin (ajo-oikeuden) saisi jatkossa vähäisemmällä koulutuksella mutta ammatissa toimiminen edellyttäisi sen lisäksi ammattipätevyydestodistusta. Tällöin näiden yhdistelmäajoneuvon tai linja-auton ajokortin saamiseksi edellytetty 300 tunnin mittainen koulutus voisi alustavien arvioiden mukaan olla noin 30 tunnin mittainen. Näin ollen Suomessa ajo-oikeuskoulutusvaatimus vähenisi ja tilalle tulee ammattipätevyysdirektiivin edellyttämä koulutus ja osaaminen.

Perustason ammattipätevyyden direktiivi määrittelee kolmella tavalla:

- Koulutuksen ajallisella pituudella, joka on 280 tuntia (tai nopeutetusti hankittuna 140 tuntia) tai vaihtoehtoisesti
- Kokeen laajuudella, joka on koe, joka sisältää teoriakokeen vähintään 4 tuntia, ajokoe vähintään 90 min ja käytännön koe vähintään 30 minuuttia sekä
- Sisällöillä, jotka on ilmaistu oppiaineiden luettelona ja jotka vähintään tulee ottaa huomioon koulutuksessa tai kokeessa riippuen järjestelmän valinnasta.

Pääotsikot ovat:

- Turvallisuussääntöihin perustuva järkevän ajokäyttäytymisen parantaminen,
- Säännösten soveltaminen ja
- Terveys, tie- ja ympäristöturvallisuus, palvelu, logistiikka.

Nopeutetusti hankittu perustason ammattipätevyys sisältää ikään ja kuljetettaviin ajoneuvoihin liittyviä rajoituksia. Esimerkiksi tavaraliikenteessä:

- C1-luokan ajoneuvoissa voi toimia kuljettajana 18-vuotiaana, mutta
- C-luokan ajoneuvoissa vasta 21-vuotiaana jos on hankkinut perustason ammattipätevyyden nopeutetusti.

Henkilöliikenteessä vastaavasti nopeutetusti hankitulla koulutuksella voi toimia

- kuljettajana D1-luokan ajoneuvoissa ja
- D-luokan ajoneuvoissa paikallisliikenteessä 21-vuotiaana ja
- D-luokan ajoneuvoissa kaikessa liikenteessä vasta 23-vuotiaana.

Perustason ammattipätevyysvaatimuksen edellyttämä koulutus ja/tai osaamisen mittaaminen

Ammattipätevyysdirektiivin lopulliseen muotoon mm. perustason hankintatavan osalta on vaikuttanut jäsenvaltioissa jo käytössä olevat kuljettajien koulutuksen järjestelmät. Olemassa olevien järjestelmien huomioon ottaminen on nähty tärkeäksi säännösten täytäntöönpanon helpottamiseksi. Jäsenvaltion päätettäväksi on jätetty säädetäänkö koulutukseen liittyvistä asioista vai osaamisen mittaamiseen (kokeeseen) liittyvistä asioista. Direktiivin toimeenpanosta aiheutuu taloudellisia vaikutuksia. Kustannusten suuruuteen vaikuttaa mm. kumpi vaihtoehtoista, koe vai koulutus valitaan. Kustannuksia tulee joka tapauksessa niin koulutuksen hankkimisesta kuin koulutuksen järjestämisestä eri osapuolille sekä perus- että jatkokoulutuksen osalta, koska aikaisemmin pelkän ajokortin hankkiminen on vaatimuksena riittänyt ammatin harjoittamiseen. Aiheutuvia kustannuksia on tässä vaiheessa vielä vaikea arvioida. Koulutuksesta aiheutuvat kustannukset kohdistuisivat kertakustannuksena alalle pyrkivään ja säännöllisesti viiden vuoden välein jatkokouluvaatimuksen johdosta alalla toimivaan. Perustason koulutukseen on mahdollista saada yhteiskunnan rahoitusta. Sitä on tarkasteltu lähemmin kuvassa 2. Kuten muillakaan aloilla täydennyskoulutuksesta (ammattipätevyysdirektiivin jatkokoulutus) aiheutuviin kustannuksiin yhteiskunta ei osallistuisi.

Perustason ammattipätevyyden hankkimisesta aiheutuvat kustannukset

Yleisesti ottaen perustason ammattipätevyysvaatimus ei aiheuta merkittäviä kustannuksia perus- tai ammattitutkintoon tähtäävässä koulutuksessa, koska ammattipätevyysdirektiivin edellyttämät asiat ovat jo nykyisissä tutkintovaatimuksissa. Puolustusvoimien kuljettajakou-

lutukseen se aiheuttanee jonkin verran lisäkustannuksia, koska sotilaskuljettajakoulutus ei nykyisellään kata kaikkia direktiivin vaatimuksia.

Työelämätarpeen täyttämiseksi tulee koulutuksen määriä kuitenkin lisätä. Koulutusmäärien lisääminen aiheuttaa lisäkustannuksia. Lisäkustannusten suuruus riippuu tällöin koulutuksen laajuudesta.

Ammattipätevyysdirektiivin mahdollistaman koevaihtoehdon kustannuksien arviointia hankaloittaa se, ettei Suomessa ole aivan vastaavaa järjestelmää käytössä. Tämä hankaloittaa myös näiden kahden eri järjestelmän kustannusten keskinäistä vertailua. Nykyisissä näyttötutkinnoissa lähes aina osallistutaan koulutukseen ennen näyttökoetta. Tämän johdosta onkin arvioitu että koevaihtoehdon mukaisessa järjestelmässä kokeen läpäisemiseksi tarvitaan koulutusta, vaikka sitä ei tällöin edellytetäkään. Koulutuksen määrää on kuitenkin hankala arvioida.

Koulutuksesta ja kokeen suorittamisesta aiheutuu kummassakin vaihtoehdossa kustannuksia. Koulutusvaihtoehdossa kokeesta aiheutuu selvästi vähemmän kustannuksia. Tällöin kustannuksia aiheuttaa lähinnä vain osaamisen lisäämiseen tähtäävät toimet. Koevaihtoehdossa kokeen järjestämisestä ja kokeeseen osallistumisesta aiheutuu selvästi suurempia kustannuksia. Vaikka opettajista on nykyisinkin pulaa, koevaihtoehto sitoo osaamiseltaan opettajatasoisia henkilöitä kokeen vastaanottoon. Tämä on myös välillisesti kustannustekijä. Kustannusten kannalta koevaihtoehto kannattaisi valita siinä tapauksessa, mikäli voitaisiin olla varmoja siitä että tarve koulutukselle olisi niin paljon vähäisempi että sillä katettaisiin kokeen järjestämisestä ja siihen osallistumisesta aiheutuvat kustannukset. Tämä ei kuitenkaan takaisi laadukkaampaa osaamista, vaarana on että kokeeseen valmistaudutaan opettelemalla kokeen läpäisyn edellyttämiä asioita. Kokeen tulisikin olla laadukas.

Ammattipätevyysdirektiivi edellyttää koulutuspainotteisessa perustason ammattipätevyyden koulutuksessa joko 280 tunnin koulutusta, josta yksilöllistä ajokoulutusta 20 tuntia tai 140 tunnin koulutusta, josta yksilöllistä ajokoulutusta 10 tuntia. Ajo-opetuksesta aiheutuvat kustannukset ovat muuta opetusta korkeammat ja ne määräytyvät pitkälti koulutuksessa käytetyn ajoneuvokaluston perusteella. Ammattipätevyyden hankkimisesta aiheutuvat kustannukset ajotuntien osalta ovat alhaisemmat, mikäli ammattipätevyyden hankkii kevyimpään ajoneuvoluokkaan liittyen.

Koulutuspainotteisessa vaihtoehdossa koulutuksesta aiheutuvat kustannukset muodostavat pääosan kustannuksista, tällöin koe on kirjallinen (tai suullinen) koe. Jos koe toteutetaan oppilaitoksissa tai muun koulutus- tai koepalveluntuottajan tiloissa, kustannukset kokeesta olisivat arviolta noin 25 euroa / henkilö. Koulutuskustannuksia on arvioitu työvoimahallinnon maksaman keskimääräisen kuljettajakoulutuksen hinnan, 7 000 euroa/900 tuntia, kautta. Tällöin yhden päivän koulutuksen hinnaksi muodostuu noin 55 euroa. Työvoimahallinnon maksaman koulutuksen hinta määräytyy kilpailutuksen kautta ja siihen vaikuttaa useat asiat, mm ryhmä koko ja yksilöllisen koulutuksen sekä ajoneuvokaluston käytön määrä. Tästä karkeasti laskemalla saadaan 280 tunnin koulutuksen keskimääräiseksi hinnaksi noin 2 200 euroa. Todellisuudessa hinta lienee hieman korkeampi, noin 2 500 euron tasolla. Vastaavasti koulutus toteutettuna ammattipätevyysdirektiivin sallimalla nopeutetulla menetelmällä eli 140 tunnin koulutuksena saadaan keskimääräisiksi kustannuksiksi noin 1 100–1 250 euroa.

Kustannuksia voi tarkastella myös tuntihintojen kautta, eli ajotunnista kuorma-autolla tai linja-autolla (tavaraliikenteen tai henkilöliikenteen ammattipätevyys) tulee noin 40–80 euron kustannukset. Tunteja on 20 (tai nopeutetulla koulutuksella 10), joten ajo-osuuden kustannukset ovat 800–1 600 euroa (nopeutetusti 400–800 euroa). Ryhmätuntien kustannukset ovat noin 30–64 euroa, joiden osuudeksi jää; 260×30 :stä 64:ään jaettuna ryhmäkoolla esimerkiksi 8–12 opiskelijalla, 650–2 080 euroa (130×30 :stä 55:een / $8-12 = 325-1\,040$ euroa). Näistä saadaan kokonaiskustannuksiksi:

- 280 tunnin koulutuksen kustannuksiksi 1 450–3 680 euroa ja
- 140 tunnin nopeutetun koulutuksen mukaan 725–1 840 euroa.

Koepainotteisessa vaihtoehdossa kustannukset muodostuvat kokeesta, joka on käytännönkokeen ja teoriakokeen yhdistelmä sekä mahdollisesti tarvittavasta koulutuksesta. Käytännönkoetta varten kuljettajaksi aikovan täytyy hankkia ajoneuvo, jolla koe suoritetaan. Tästä aiheutuu vuokrauskustannuksia. Lisäksi kokeen, joka on luonteensa vuoksi yksilökoe, vastaanottajalle täytyy maksaa. Teoria, ajo- ja käytännön kokeiden arvioidaan maksavan noin 500 euroa / suoritus. Koulutuksen tarvetta on hyvin vaikea arvioida, mutta oletuksena on että saavuttaakseen ammattipätevyyden vaatiman taidon sekä selvittääkseen kokeista koulutusta tarvitaan useimmissa tapauksissa lähes täysmääräisesti. Mikäli koulutusta tarvitaan täysimääräisesti, se maksaa todennäköisesti saman verran kuin koulutuspainotteisessa vaihtoehdossa eli noin 1 100–4 000 euroa. Lisäksi tämä järjestelmä edellyttäisi mittavaa käytännönkoejärjestelmän (tilat, henkilöt, laitteet) olemassaoloa.

Jatkokoulutuksen vaihtoehtoja

Ammattipätevyysdirektiivin edellyttämällä jatkokoulutusvelvoitteella (joka on luonteeltaan täydennyskoulutusta) pyritään parantamaan ja yhtenäistämään EU:n tasolla kuljettajan ammattipätevyyttä ja sitä kautta tieturvallisuutta sekä kuljettajan turvallisuutta. Ammattipätevyysdirektiivi ei erottele jatkokoulutuksen sisältöjä henkilöliikenteeseen tai tavaraliikenteeseen. Suomessa ammattikuljettajien jatkokoulutusta ei ole nykyisin säännelty muuten kuin vaarallisten aineiden kuljetusten osalta (ADR ajolupa) direktiivin esittämällä tavalla. Työelämästä syntyneiden muutostarpeiden jatkokouluttautuminen on muilta osin perustunut vapaaehtoisuuteen. Ammattipätevyysdirektiivin edellyttämä jatkokoulutuksen sääntely ja valvonta tuo lisää velvoitteita viranomaisille sekä koulutuksen järjestäjille. Vaatimukset koskevat kaikkia ammattipätevyysdirektiivin piiriin kuuluvia kuljettajia sekä monia nykyisiä jatkokoulutuksen järjestäjiä, esimerkiksi erilaisia järjestöjä. Uudistukset tulevat muuttamaan nykyistä melko vapaata jatkokoulutusjärjestelmää, koska annettavan koulutuksen pitää olla viranomaisen hyväksymää ja valvomaa, koulutuksesta pitää saada todistus sekä suoritukset on kirjattava viranomaisten ylläpitämään rekisteriin.

Jatkokoulutus voidaan ammattipätevyysdirektiivin mukaan hankkia yhden päivän (á 7 tuntia) jaksoissa vähintään 5 päivää viiden vuoden välein. Koulutuksen sisällöt tulee olla ammattipätevyysdirektiivin mukaisia ja kuljettajien ammattiin liittyvää keskeistä tietämystä täydentävää. Koulutusta voivat antaa hyväksytyt koulutuskeskukset. (Liite 1, 7 artikla)

Ensimmäinen koulutuksen vaihtoehto olisi se että perustason kouluttajilla olisi myös lupa antaa jatkokoulutusta, koska jatkokoulutuksen sisällöt ovat samoja kuin perustason ammattipätevyysdessäkin.

Toinen vaihtoehto olisi, että perustason kouluttajien lisäksi myös muilla halukkailla jatkokoulutuksen järjestäjillä olisi mahdollisuus hakea koulutukselle lupaa. Tämä mahdollistaisi mm. erilaisten yhteisöjen ja yritysten, joiden toiminta täyttää tietyt vähimmäiskriteerit hyväksymisen kouluttajiksi. Koulutuksen sisällön ja toteutuksen on tällöinkin vastattava ammattipätevyysdirektiivin vaatimuksia ja kaikki koulutussisällöt on hyväksyttävä joko luvan myöntämisen yhteydessä tai tarvittaessa erikseen myöhemmin mahdollisten uusien koulutustarpeiden tai -vaatimusten mukaan. Vaatimukset koulutuksen sisällöille on hyväksymishetkoissa ja hyväksynnät tehdään näiden vaatimusten mukaisesti.

4.2 Toimivaltainen viranomainen tai viranomaiset

Direktiivi edellyttää, että kansallista lainsäädäntöä ja toimeenpanoa varten tulee päättää ne toimivaltaiset viranomaiset (ja näiden nimeämät elimet), joiden tehtäviin kuuluu hyväksyä koulutuskeskukset, vastata kokeiden järjestämisestä ja valvonnasta sekä antaa kokeen läpäiselle siitä todistus.

Perustason ammattipätevyyteen liittyvää koulutusta ja jatkokoulutusta järjestävien koulutuskeskusten on oltava jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten hyväksymiä. Toimivaltainen viranomainen tai sen valtuuttamat henkilöt voivat seurata ja valvoa hyväksyttyjä koulutuskeskuksia kurssien ja kokeiden toteuttamistapojen ja asianmukaisen kulun osalta.

Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten ohella myös kaikkien näiden viranomaisten nimeämien elinten olisi vastattava perustason ammattipätevyyden hankkimiseen ja jatkokoulutukseen kuuluvien kokeiden järjestämisestä. Direktiivin mukaisesti toimivaltaiset viranomaiset tai niiden nimeämät elimet järjestävät perustason ammattipätevyyttä koskevan kokeen. Ne myös valvovat kyseisiä kokeita ja antavat kokeen läpäiselle kuljettajalle ammattitaitoa osoittavan todistuksen perustason ammattipätevyydestä tai nopeutetulla koulutuksella saadusta perustason ammattipätevyydestä (6 artiklan 1 kohdan a kohta ja 2 kohta). Toimivaltaiset viranomaiset tai hyväksytty koulutuskeskus antavat kuljettajalle ammattitaitoa osoittavan todistuksen jatkokoulutuksesta (8 artiklan 1 kohta).

Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tekevät ammattipätevyyttä koskevat merkinnot asianomaisen ajokorttiluokan viereen joko ajokorttiin tai yhteisön mallin mukaiseen ammattipätevyyskorttiin.

Työryhmä on tehnyt arviota ja vertailua nykyisten toimijoiden ja tehtävien pohjalta eri viranomaisvaihtoehdoista. Työryhmä on tarkastellut direktiivin edellyttämää toimivaltaisen viranomaisen tehtävää neljän mallin avulla, joissa on pyritty arvioimaan niiden etuja ja haittoja.

Tarkastelussa on pyritty tuomaan esille etenkin hallinnon toimivuuteen ja rahoitukseen liittyviä näkökulmia. Tavoitteena on pidetty sitä, että nykyisin toiminnasta vastaavia organisaatioita ja koulutusjärjestelmää ei tarvitsisi tarpeettomasti muuttaa ja uusia ylimääräisiä kustannuksia ei pääsisi syntymään. Malleihin liitettyjä tehtäviä voidaan jakaa viranomaisten välillä muillakin kuin esitetyillä tavoilla.

Työryhmä on tarkastellut ajoneuvohallintokeskuksen ja Opetushallituksen sekä näiden erilaisia kombinaatioita direktiivin toimeenpanossa.

Opetushallitus on opetusministeriön alainen asiantuntijakeskusvirasto opetustoimen kehittämis- ja hallintotehtäviä varten. Opetushallituksen toimialaan kuuluvasta koulutuksesta ja muusta toiminnasta säädetään asetuksella. Opetushallituksen tehtävänä on vastata toimialansa kuuluvan koulutuksen kehittämisestä, edistää koulutuksen tuloksellisuutta sekä seurata koulutuksen järjestämistä. Opetushallituksen tulee lisäksi huolehtia niistä tehtävistä, jotka sille erikseen säädetään tai määrätään, sekä suorittaa ne toimeksiannot, jotka opetusministeriö virastolle antaa.

Vastaavasti ajoneuvohallintokeskus on liikenne- ja viestintäministeriön alainen verotustehtäviä lukuun ottamatta nettobudjetoitu laitos, jonka tarkoituksena on edistää liikenneturvallisuutta ja tieliikenteen tietopalvelua sekä vähentää ajoneuvojen aiheuttamia ympäristöhaittoja. Ajoneuvohallintokeskuksen tehtävänä on mm. pitää ajoneuvoliikennerekisteriä ja hoitaa siihen liittyviä tehtäviä; vastata ajoneuvojen rekisteröintitoiminnasta ja hoitaa muita rekisteröintiin liittyviä tehtäviä; vastata ajokorttien rekisteröinnistä; vastata autokoulujen valvonnasta ja ajokortteihin liittyvästä kuljettajantutkintotoiminnasta; hoitaa ajoneuvojen sekä niiden järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntää koskevat asiat; hoitaa ajo-

neuvojen katsastuslupiin liittyviä tehtäviä; hoitaa ajoneuvojen katsastushenkilöstön lisäkoulutukseen ja kokeisiin liittyviä tehtäviä; huolehtia myös niistä muista toimialaansa liittyvistä viranomaistehtävistä, jotka sille erikseen säädetään, sekä suorittaa ne toimeksiannot, jotka liikenne- ja viestintäministeriö sille antaa.

Toimivaltaisten viranomaisten malleja

A. Opetushallitus ja ajoneuvohallintokeskus toimivaltaisina viranomaisina – jaettu vastuu

Toimivaltaiset viranomaiset olisivat Opetushallitus (OPH) ja ajoneuvohallintokeskus (AKE). Ne kumpikin hyväksyisivät koulutuskeskukset omalla toimialallaan - yhtenäisyyden turvaamiseksi laadittaisiin yhteiset hyväksymisen perusteet. Opetushallitus vahvistaisi kaikkea ammatillista kuljettajakoulutusta koskevat kansalliset sisällöt ja vaatimukset kuljettajakoulutuksen tutkintojärjestelmän osana sekä vastaisi kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen valvonnasta ja kokeiden järjestämisestä opetushallinnon hyväksymien koulutuskeskusten osalta.

Ajoneuvohallintokeskus vastaisi kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen valvonnasta ja kokeiden järjestämisestä muiden kuin opetushallinnon hyväksymien koulutuskeskusten osalta. Lisäksi ajoneuvohallintokeskus vahvistaisi kaikki jatkokoulutukseksi hyväksyttävät koulutusohjelmat ja vastaisi siihen liittyvästä valvonnasta.

Opetushallitus

- Hyväksyisi ne perustason ammattipätevyyteen liittyvää koulutusta ja jatkokoulutusta järjestävät koulutuskeskukset, jotka kuuluvat opetushallinnon alaisuuteen (joilla on opetusministeriön myöntämä koulutuksen järjestämislupa joko ammatilliseen peruskoulutukseen tai lisäkoulutukseen) sekä vastaisi kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen valvonnasta ja kokeiden järjestämisestä näiden koulutuskeskusten osalta.
- Myöntäisi koulutuskeskuksen hyväksynnän kirjallisesta pyynnöstä, johon on liitetty koulutusohjelma (opetettavat asiat, toteutussuunnitelma, opetusmenetelmät), selvitys opettajien pätevydestä, kurssien pitopaikoista, opetusmateriaaleista, käytettävästä ajoneuvokannasta ja kurssien osallistumisehdoista.
- Vahvistaisi kansalliset kuljettajien perustason ammattipätevyyskoulutuksen sisällöt ja vaatimukset, joita sovellettaisiin myös ajoneuvohallintokeskuksen hyväksymissä koulutuskeskuksissa annettavassa koulutuksessa. Keskeiset sisällöt ja vaatimukset vahvistettaisiin kuljetusalan sidosryhmien valmistelun yhteisen valmistelun perusteella.
- Vahvistaisi koulutusjärjestelmään kuuluvien ammatillisten perustutkintojen ja ammattitutkintojen perusteet siten, että niihin sisällytetään em. ammattipätevyyskoulutuksen sisällöt ja vaatimukset siten, että ammattipätevyyskoulutus voidaan suorittaa myös tutkinnon osana erikseen.

Ajoneuvohallintokeskus

- Hyväksyisi ne perustason ammattipätevyyteen liittyvää koulutusta ja jatkokoulutusta järjestävät koulutuskeskukset, jotka eivät kuulu opetushallinnon alaisuuteen (esim. yksityiset autokoulut ja puolustusvoimien koulutusyksiköt), sekä vastaisi näiden koulutuskeskusten valvonnasta ja kokeiden järjestämisestä.
- Myöntäisi koulutuslaitoksen hyväksynnän kirjallisesta pyynnöstä, johon on liitetty

koulutusohjelma (opetettavat asiat, toteutussuunnitelma, opetusmenetelmät), selvitys opettajien pätevyydestä, kurssien pitopaikoista, opetusmateriaaleista, käytettävästä ajoneuvokannasta ja kurssien osallistumisehdoista.

- Vahvistaisi jatkokoulutuksen koulutusohjelmat.
- Ylläpitäisi rekisteriä ammattipätevyystodistusten haltijoista.
- Vastaisi suoritettavista ajokorttimerkinnöistä ja/tai ammattipätevyyskorteista.

Arviointi

- Direktiivin kansallinen toteutus ei aiheuttaisi ongelmia ammatilliseen kuljettajakoulutukseen vaan niveltäisi luontevasti osaksi tutkintoja, koulutuksen järjestämistä ja rahoitusta sekä muuta nykyistä toimintaa.
- Toteutus ei edellyttäisi suuria uudelleen järjestelyjä eikä lisäisi merkittävästi hallintokustannuksia.
- Rahoituksellinen vastuu, koulutukselliset tavoitteet ja päätökset niveltäisivät hyvin yhteen.
- Direktiivin ajatus ajokorttikoulutuksesta erillisyydestä toteutuisi.
- Ottaisi huomioon koulutuksen erilaiset toteuttamistavat.
- Yhtenäinen rekisterikäytäntö.

B. Ajoneuvohallintokeskus toimivaltaisena viranomaisena – keskitetty vastuu

Ajoneuvohallintokeskus toimisi yksin kansallisena toimivaltaisena viranomaisena.

Ajoneuvohallintokeskus

- Hyväksyisi perustason ammattipätevyyteen liittyvää koulutusta ja jatkokoulutusta järjestävät koulutuskeskukset
- Myöntäisi koulutuskeskuksen hyväksynnän kirjallisesta pyynnöstä, johon on liitetty koulutusohjelma (opetettavat asiat, toteutussuunnitelma, opetusmenetelmät), selvitys opettajien pätevyydestä, kurssien pitopaikoista, opetusmateriaaleista, käytettävästä ajoneuvokannasta ja kurssien osallistumisehdoista.
- Vastaisi kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen valvonnasta ja kokeiden järjestämisestä.
- Myöntäisi ammattipätevyystodistukset ja pitäisi rekisteriä niistä.
- Vastaisi suoritettavista ajokorttimerkinnöistä ja/tai ammattipätevyyskorteista.

Arviointi

- Koulutusjärjestelyihin ei tarvitsisi tehdä suuria muutoksia.
- Toteutus ei edellyttäisi suuria uudelleen järjestelyjä ja nykyiset hallintokustannukset eivät oleellisesti lisääntyisi.
- Lisäisi synergiaa liikennealan hallintotoimintojen kesken.
- Kaikki toimijat olisivat direktiivin toimeenpanon näkökulmasta saman hallinnon piirissä joka lisäisi yhdenvertaisuutta eri kouluttajien kesken.
- Olisi sama rekisterin ylläpitäjä kuin ajokorttijärjestelmässä.
- Opetushallinnolla olisi kuitenkin kuljettajakoulutukseen liittyvä rahoituksen, kansallisen koulutuspolitiikan toteutumisen, tutkintojen ja niiden sisältöjen vahvistamisen ja valvonnan vastuu.
- Ajoneuvohallintokeskuksella ei olisi vastuuta koulutuksen rahoituksesta. Tehtävät päätökset ja toimenpiteet saattaisivat vaikeuttaa koulutuksen järjestämistä

opetushallinnon alaisissa oppilaitoksissa.

- Olisi päällekkäiset toiminnot kansallisen koulutusjärjestelmän kanssa ammattiosaamisen arvioinnin ja todistusten myöntämisen osalta.
- Mahdollisena ostotoimintana hankittujen tutkinnon vastaanottajien ammatillisen koulutuksen sisällöllinen ja pedagoginen tuntemus voisi olla puutteellinen.
- Ammattipätevyystodistusten myöntäminen toteutettaisiin mahdollisesti ostotoimintana.

C. Opetushallitus toimivaltaisena viranomaisena – keskitetty vastuu

Toimivaltaisena viranomaisena toimisi pääosin Opetushallitus.

Opetushallitus

- Hyväksyisi kaikki perustason ammattipätevyyteen liittyvää koulutusta ja jatkokoulutusta järjestävät koulutuskeskukset kuuluivatpa nämä muun toimintansa puolesta opetushallinnon alaisuuteen tai eivät.
- Myöntäisi koulutuslaitoksen hyväksynnän kirjallisesta pyynnöstä, johon on liitetty koulutusohjelma (opetettavat asiat, toteutussuunnitelma, opetusmenetelmät), selvitys opettajien pätevydestä, kurssien pitopaikoista, opetusmateriaaleista, käytettävästä ajoneuvokannasta ja kurssien osallistumisehdoista.
- Vastaisi kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen valvonnasta ja kokeiden järjestämisestä: tehtävää varten Opetushallitus asettaisi maantieliikenteen ammattikuljettajien ammattipätevyyden tutkintotoimikunnan, joka valvoisi suoritettavia kokeita ja antaisi hyväksytystä suorituksesta direktiivin mukaisen ammattitaitoa osoittavan todistuksen. Tästä ilmoitettaisiin ajoneuvohallintokeskukselle, joka ylläpitäisi rekisteriä ammattipätevyystodistuksen haltijoista.
- Vahvistaisi koulutusjärjestelmään kuuluvien ammatillisten perustutkintojen ja ammattitutkintojen perusteet siten, että niihin sisällytetään em. ammattipätevyyskoulutuksen sisällöt ja vaatimukset siten, että ammattipätevyyskoulutus voidaan suorittaa myös tutkinnon osana erikseen.

Ajoneuvohallintokeskus

- Ylläpitäisi rekisteriä ammattipätevyystodistusten haltijoista.
- Vastaisi suoritettavista ajokorttimerkinnöistä ja/tai ammattipätevyyskorteista.

Mallin arviointi

- Kaikki toimijat olisivat direktiivin toimeenpanon näkökulmasta pääosin saman hallinnon piirissä joka lisäisi yhdenvertaisuutta eri kouluttajien kesken.
- Sama rekisterin ylläpitäjä kuin ajokorttijärjestelmässä.
- Rahoituksellinen vastuu, koulutukselliset tavoitteet ja päätökset niveltäisivät hyvin yhteen.
- Edellyttäisi tiivistä yhteistyötä ajoneuvohallintokeskuksen kanssa ja alan sidosryhmien kesken.
- Muiden kuin opetushallintoon kuuluvien koulutuksen järjestäjien asema voisi olla eräissä tapauksissa ongelmallinen (mm. autokoulut).

D. Kuljettajakoulutuksen yhteistoimintaelin malli

Direktiivin mukaista kuljettajakoulutuksen hallintoa varten muodostettaisiin yhteistoiminta-

elin, joka huolehtisi direktiivin tarvitsemasta hallinnosta. Yhteistoimintaelin vastaisi koulutuskeskusten hyväksymisestä. Toimielimen asettaisi opetusministeriö tai liikenne- ja viestintäministeriö.

Yhteistoimintaelin

- Hyväksyisi perustason ammattipätevyyteen liittyvää koulutusta ja jatkokoulutusta järjestävät koulutuskeskukset.
- Myöntäisi koulutuskeskuksen hyväksynnän kirjallisesta pyynnöstä, johon on liitetty koulutusohjelma (opetettavat asiat, toteutussuunnitelma, opetusmenetelmät), selvitys opettajien pätevyydestä, kurssien pitopaikoista, opetusmateriaaleista, käytettävästä ajoneuvokannasta ja kurssien osallistumisehdoista.
- Se vastaisi itse tai asettaisi kuljettajien perustason ammattipätevyyden tutkintotoimikunnan, joka valvoisi suoritettavia kokeita ja antaisi hyväksytystä suorituksesta direktiivin mukaisen ammattitaitoa osoittavan todistuksen.
- Ylläpitäisi rekisteriä ammattipätevyytodistuksen haltijoista.

Mallin arviointi

- Eri osapuolten näkemykset olisivat koko ajan mukana.
- Mahdollisuus uusiin toimiviin ratkaisuihin, kun toiminta saadaan käyntiin.
- Toimielin jouduttaisiin sijoittamaan käytännössä joko Opetushallituksen tai ajoneuvohallintokeskuksen yhteyteen.
- Organisointi ja vastuun jako voisi jäädä epäselväksi.
- Rekisterin ylläpitäminen vaatisi yhteistoimintaelimelle kiinteitä henkilöresursseja.

Kaikissa em. malleissa direktiivin edellyttämät hallintotehtävät, kuten koulutuskeskusten hyväksyminen ja kokeiden järjestäminen, jouduttaisiin rahoittamaan pääosin kerättävillä suoritemaksuilla. Direktiivin toimeenpano edellyttäisi kuitenkin myös jonkin verran muita hallinto- ja valvontatehtäviä (esim. perustamisvaiheen kustannukset ja myöhemmin satunnaisesti toteutettava viranomaisvalvonta), joiden kustannuksia ei voida sisällyttää suoritemaksuihin. Nämä kustannukset sisällytettäisiin asianomaisen yksikön toimintamenoihin.

5 Työryhmän ehdotukset kansallisiksi toimenpiteiksi

5.1 Järjestelmän kuvaus

Ammattipätevyysdirektiivi edellyttää kansallisia päätöksiä:

- järjestelmästä perustason ammattipätevyys hankkimiseksi:
 - opetukseen osallistuminen ja kokeen suorittaminen tai pelkkien kokeiden suorittaminen
- otetaanko käyttöön nopeutettu järjestelmä (140 tuntia koulutusta ja kokeet) perustason ammattipätevyys hankkimiseksi
- otetaanko käyttöön ajoneuvon kuljettamisoikeus ilman ammattipätevyystodistusta 6 kk – 3 vuoden ammatillisen koulutuksen yhteydessä
- kokeiden suorittamisesta vaiheittain 6 kuukautta – 3 vuotta kestävä ammatillisen koulutuksen yhteydessä
- otetaanko käyttöön henkilöliikenteen kuljettajiksi pääseminen rajoitetuin oikeuksin 18-vuotiaana
- otetaanko käyttöön henkilöliikenteen kuljettajiksi pääseminen täysin oikeuksin 20-vuotiaana
- toimivaltaisista viranomaisista (ja näiden nimeämisestä elimistä), joiden tehtäviin kuuluu hyväksyä koulutuskeskukset sekä vastata kokeiden järjestämisestä sekä kokeiden ja koulutuksen valvonnasta sekä antaa kokeen läpäisseelle kuljettajalle ammattitaitoa osoittava ammattipätevyystodistus
- periaatteista, joilla toimivaltaiset viranomaiset hyväksyvät koulutuskeskukset ja niihin liittyvistä opettajapätevyyksistä ja kaluston ym. opetuksen järjestämisen vaatimuksista
- kuinka kuljettajien koulutus kytketään osaksi nykyisiä kuljettajien koulutusjärjestelyjä
- kuinka toiminta rahoitetaan

Työryhmä katsoo, että ammattikuljettajaksi aikova voisi hankkia direktiivin vaatiman ammattipätevyys joko suorittamalla koulutusjärjestelmään kuuluvan ammatillisen perustutkinnon tai ammattitutkinnon ja niiden yhteydessä direktiivin edellyttämät vaiheittain suoritettavat kokeet taikka suorittamalla tutkinnon osaksi määritellyn koulutusjakson, joka sisältäisi vain ammattipätevyysdirektiivin edellyttämät osat ja sen yhteydessä olisi suoritettava direktiivin edellyttämät kokeet. Kumpikin suoritustapa tuottaisi direktiivin mukaisen perustason ammattipätevyys, joka on jatkossa kuljetustoiminnan harjoittamisen edellytyksenä.

Laajempi suoritusvaihtoehto käsittäisi seuraavat ammatilliset perustutkinnot ja ammattitutkinnot. Näiden tutkintojen perusteisiin määritellään tutkinnon osaksi ammattipätevyysdirektiivin edellyttämät koulutusvaatimukset. Tutkinnot olisivat

- logistiikan perustutkinto (autonkuljettaja, yhdistelmä-ajoneuvonkuljettaja, linja-auton kuljettaja),
- metsäalan perustutkinnon metsäkonealan koulutusohjelma (puutavara-auton kuljettaja),
- yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkinto,
- linja-autonkuljettajan ammattitutkinto
- puutavaran autokuljetuksen ammattitutkinto.

Suppeampi koulutusvaihto tarkoittaisi em. tutkintojen osaksi määritellyn koulutusjakson suorittamista. Koulutus sisältäisi vain ammattipätevyysdirektiivin edellyttämät osat. Tutkinnon osa olisi laajuudeltaan 280 tunnin opiskelujakso sekä sisältäisi lisäksi direktiivin edellyttämät kokeet. Tutkinnon osan voisi suorittaa myös nopeutetusti, jolloin opiskelujakson pituus on 140 tuntia ja kokeet, tällöin saavutettavat ammatin harjoittamisen oikeudet sisältävät joissain tapauksissa ikään ja kuljetettaviin ajoneuvoihin liittyviä rajoituksia. Edellä mainittu rajoittava tekijä poistuu kun kuljettaja täyttää joko 21 tai 23 vuotta.

Koulutuksen voisi hankkia koulutusluvan saaneelta koulutuksen järjestäjältä. Toimivaltaisena viranomaisena toimivat Opetushallitus ja ajoneuvohallintokeskus hyväksyisivät koulutuksen järjestäjät kirjallisesta pyynnöstä, johon on liitetty koulutusohjelma (opetettavat asiat, toteutussuunnitelma, opetusmenetelmät), selvitys opettajien pätevyydestä, kurssien pito- paikoista, opetusmateriaaleista, käytettävästä ajoneuvokannasta ja kurssien osallistumisehdoista. Luvan hakijalla olisi oltava ammatilliset ja taloudelliset edellytykset koulutuksen asianmukaiseen järjestämiseen. Koulutuksen järjestäjinä toimisivat lähinnä kuljettajakoulutusta antavat koulutuksen järjestäjät ja heidän kohdallaan toiminnan perusedellytykset, kuten toiminnan taloudelliset edellytykset, määräytyisivät peruskoulutustehtävää varten ennestään olevan toimiluvan perusteella. Peruskoulutuksen järjestäjinä tulisivat siten kysymykseen opetusministeriön ammatillisen koulutuksen järjestämisluvan saaneet koulutuksen järjestäjät, lääninhallitukselta autokoululuvan saaneet autokoulut sekä puolustusvoimat. Näillä koulutuksen järjestäjillä olisi oikeus myös jatkokoulutuksen järjestämiseen. Koulutuksen järjestäjien olisi erikseen osoitettava ammattipätevyyskoulutuksen järjestämisen edellytysten täyttyminen. Jatkokoulutusta varten voitaisiin hyväksyä muitakin koulutuksen järjestäjiä. Näiden koulutuksen järjestäjien kohdalla toiminnan perusedellytykset arvioitaisiin erikseen.

Direktiivin edellyttämän perus- ja jatkokoulutusluvan saisivat:

- Opetushallitukselta
 - ammatillisen peruskoulutuksen ja/tai lisäkoulutuksen järjestämisluvan opetusministeriöltä saaneet koulutuksen järjestäjät
- ajoneuvohallintokeskukselta muut koulutuksen järjestäjät
 - puolustusvoimat ja
 - autokoulut ja
 - kaikki toimijat jatkokoulutuksen osalta.

Ammattipätevyyskoulutus annettaisiin usein yhdessä ajo-oikeuden saamiseen tähtäävän opetuksen kanssa jo siitä syystä, että ajo-oikeuden saamisikä on suoraan yhteydessä ammattipätevyyskoulutuksen suorittamiseen. Tämä asettaa vaatimuksia ajo-opetukselle erityisesti silloin, kun opetettavalla ei ole koulutuksessa käytetyn ajoneuvon ajo-oikeutta. Ajo-opetuksen antamisen

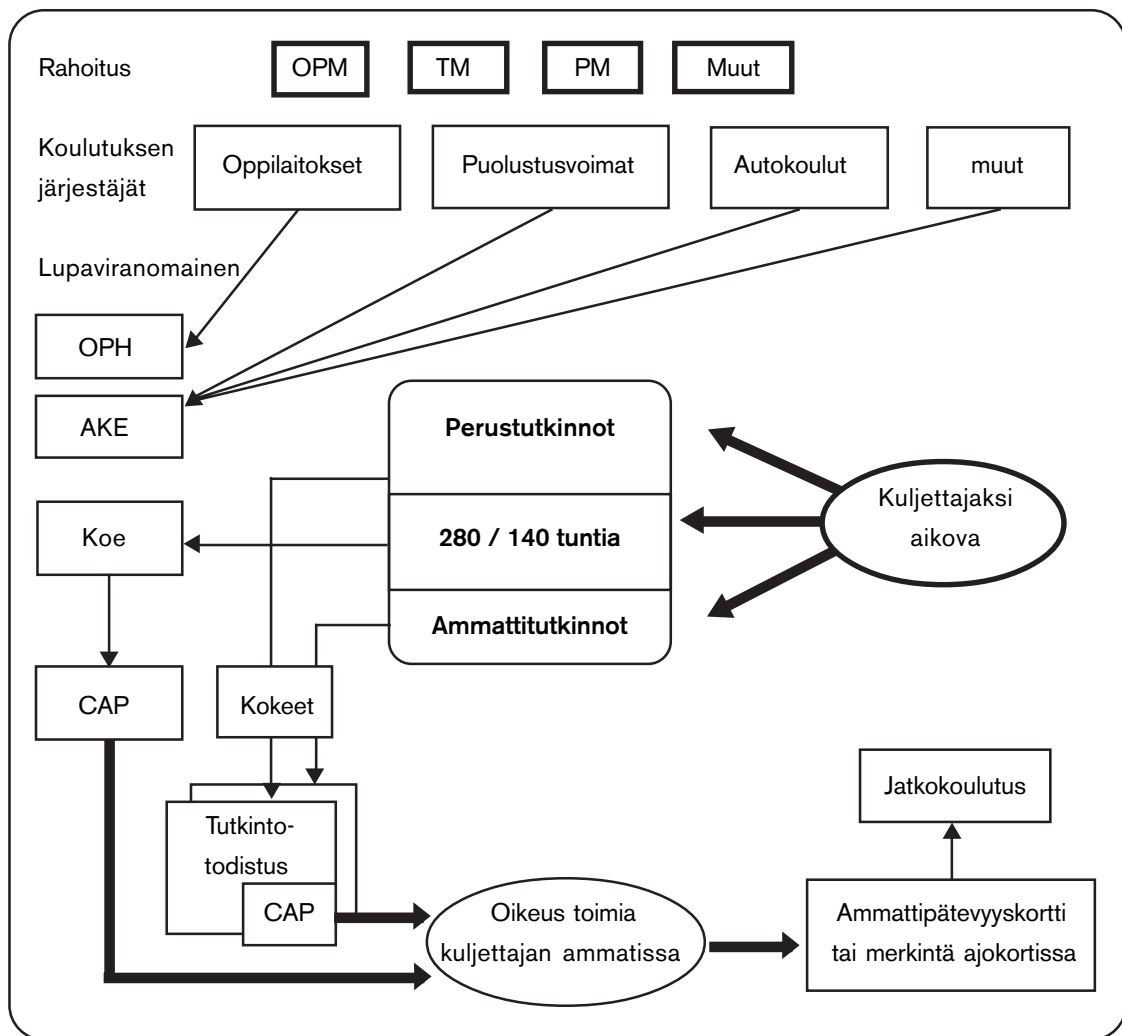
olisikin soveltuvin osin täytettävä ajokorttilainsäädännössä ajo-opetuksen antamiselle asetetut vaatimukset. Tämän mukaisesti opettajalla olisi oltava ajo-opettajan kelpoisuus ja opetusajoneuvon olisi täytettävä kouluajoneuvoja koskevat vaatimukset. Ajo-opetuksen aikana opettaja katsottaisiin kuljettajaksi, mikäli opetettavalla ei ole kyseisen ajoneuvon, tai ajoneuvoyhdistelmän kohdalla sen vetoauton ajo-oikeutta. Koulutuslaitosta hyväksyttäessä ajo-opettajan pätevyyttä tai opetuskaluston vaatimustenmukaisuutta ei arvioitaisi erikseen vaan se olisi osoitettava selvityksellä ajokorttisäännösten mukaisesta hyväksymisestä.

Koulutus rahoitettaisiin opetusministeriön järjestämisluvan mukaista ammatillista peruskoulutusta tai lisäkoulutusta järjestävissä oppilaitoksissa tai oppisopimuskoulutuksena tutkinto- tai tutkinnon osatavoitteisena koulutuksena nykyisten periaatteiden mukaisesti. Tutkintoon tähtäävä koulutus on opiskelijalle pääsääntöisesti maksutonta. Koulutuksen rahoituksesta vastaisivat ammatillisissa perustutkinnoissa valtio ja kunnat yhdessä, ammattitutkinnoissa valtio ja työvoimapolitiittisessa koulutuksessa valtio. Koulutuksessa tutkinnon osien suorituspäämäärät kasvavat. Esitetyssä mallissa tutkinnon osan suorittaminen lyhentää täysimääräisesti koko tutkinnon suoritusaikaa, kun tutkinto myöhemmin halutaan mahdollisesti täydentää koko tutkinnoksi.

Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen osana toteutettava ammattikuljettajien koulutus rahoitettaisiin puolustushallinnon varoin ja se olisi varusmiehille maksutonta.

Autokoulujen ja muiden kuljetusalan toimijoiden järjestämän perustason ammattipätevyyteen tai jatkokoulutukseen tähtäävän koulutuksen rahoitus muodostuisi pääosin yksityisestä rahoituksesta. Yksityinen rahoitus olisi joko yritysten tai opiskelijan itsensä maksamaa. Direktiivin edellyttämän kuljettajakoulutuksen tarpeen laajuuden vuoksi työryhmä katsoo, että autokouluissa annettavaa perustason ammattipätevyyskoulutusta ja sen yhteydessä annettavaa C1, C1E, C, CE, D1 tai D ajokorttikoulutuksen kustannuksia tulisi jatkossa voida alen-
taa arvonlisäveron alennuksella.

Autokoulujen osuus on nykyisin merkittävä nimenomaan C ajokorttien mukaisen koulutuksen tuottajina. Työryhmä pitää tärkeänä, että autokoulujen osaamista hyödynnetään mahdollisimman laajasti myös ammattipätevyyskoulutuksen toteuttamisessa. Työryhmä on tarkastellut kahta vaihtoehtoa seuraavasti: autokoulu voi hakeutua ammatillisen lisäkoulutuksen järjestäjiksi tavoitteenaan järjestää näyttötutkintoon tähtäävää valmistavaa koulutusta ja ammatillisen koulutuksen järjestäjät voivat hankkia koulutuksen osia autokoululta. Ensimmäisessä vaihtoehdossa autokoulusta tulisi ammatillisen koulutuksen järjestäjä ja sen toimintaa säätelisi opetustoimen toiminta- ja rahoituslainsäädäntö. Järjestämislupaa haettaessa arvioitaisiin koulutustarve ja se, onko autokoululla riittävät taloudelliset ja ammatilliset edellytykset koulutuksen järjestämiseen. Toinen vaihtoehto voisi toteutua laajempaan: koulutuksen järjestämisessä opetustoimen järjestämisluvan saaneet verkostoituvat autokoulujen kanssa ja hankkivat osan koulutuksesta sopimuksen perusteella autokoululta.



Kuva 2. Ehdotuksen mukainen järjestelmä ammattipätevyysdirektiivin kansallisten vaatimusten täyttämiseksi

5.1.1 Ehdotus perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi

Ammattipätevyysdirektiivin yhtenä tarkoituksena on yhtenäistää kuljettajien koulutusta jäsenvaltioissa, mutta kuitenkin niin, että sen tulisi olla sovellettavissa jo käytössä oleviin kansallisiin koulutus- ja tutkintojärjestelmiin. Työryhmän mielestä on tärkeää, että direktiivin vaatimuksia täytäntöön pantaessa pyritään ensisijaisesti rakentamaan toimiva järjestelmä, joka pohjautuu Suomessa jo käytössä olevaan ammatillisen koulutuksen järjestelmään sekä ottaa huomioon muun kuljettajien nykyisen koulutuksen.

- a) Työryhmä ehdottaa, että kansallisesti valitaan opetukseen osallistumiseen ja kokeiden suorittamiseen perustuva järjestelmä ammattikuljettajien perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi.

Koulutuspainotteinen vaihtoehto edellyttää sekä opetukseen osallistumista että kokeen suorittamista.

Koulutuspainotteinen järjestelmä soveltuisi hyvin nykyiseen koulutusjärjestelmään eikä siksi vaadi suuria muutoksia. Ammattipätevyysdirektiivin edellyttämien aiheiden kouluttami-

sen ei arvioida tuovan lisäkustannuksia ainakaan opetushallinnon alaisessa koulutuksessa. Nykyinen ammatillisen koulutuksen järjestäjien oppilaitosverkosto yhdessä muiden koulutuksen järjestäjien kanssa turvaa riittävän koulutuksen saavutettavuuden. Koulutukselle on olemassa rahoitusjärjestelmät ja näin turvataan uusille kuljettajille tasa-arvoiset mahdollisuudet saada ammattipätevyys.

Vaihtoehto luo parhaat edellytykset ammattikuljettajien korkeaan ammatilliseen osaamiseen ja parantaa tieliikenneturvallisuutta.

Nykyinen näyttötutkintojärjestelmä perustuu Suomessa siihen, että tutkinnot ovat ammattitaidon hankkimistavasta riippumattomia. Tutkintojen suorittamiseen järjestetään kuitenkin pääsääntöisesti aina tutkinnon suorittamiseksi valmistavaa koulutusta. Eräillä muilla aloilla näyttötutkintoon valmistava koulutus on myös EU:n tai muiden syiden vuoksi pakollista. Valmistavan koulutuksen pituudet ylittävät kuljetusalan näyttötutkinnoissa ammattikuljettajadirektiivin mukaiset koulutusvaatimukset. Näyttötutkintojen perusteisiin on työryhmän ehdotusten toteuttamiseksi kirjattava opetukseen osallistumista ja kokeita koskevia määräykset, joita sovelletaan näyttötutkintoon valmistavassa koulutuksessa.

Pelkkien kokeiden suorittamiseen perustuvassa järjestelmässä kokeita varten tarvittavaa harjaantumista ja kokemusta on poikkeuksellisen vaikeata hankkia, koska ilman ammattipätevyystodistusta ei voi työskennellä kuljettajana. Tämän vuoksi myös tämä järjestelmä edellyttää aina koulutusta. Mallissa ei säännellä koulutuspituuksia, mutta käytännön kokemuksen perusteella arvioidaan, että koulutuspituuudet ovat lähellä direktiivin opetukseen osallistumisen ja kokeiden edellyttämää vaihtoehtoa.

Pelkkien kokeiden suorittamiseen perustuva järjestelmä kannattaisi valita siinä tapauksessa, jos pääsääntöisesti kuljettajat itse tai heidän työnantajansa maksaisi koulutuksen.

Pelkkiin kokeisiin perustuva järjestelmä sitoisi kokeen vastaanottoon tarpeettomasti ajoneuvokalustoa ja opettajatasoista henkilöstöä, joka sinänsä ei tuottaisi uutta osaamista.

Lisäksi työryhmän ehdotus nopeutetun järjestelmän käyttöön otosta edellyttää opetukseen osallistumiseen ja kokeen suorittamiseen perustuvaa koulutusjärjestelmää.

- b) Työryhmä ehdottaa, että perustason ammattipätevyyden saavuttamiseksi otetaan käyttöön myös nopeutettu järjestelmä

Nopeutettua järjestelmää tarvitaan etenkin niissä tilanteissa, kun työelämällä on tarve saada nopeasti uusia kuljettajia. Nopeutetun järjestelmän mukaisesti ammattipätevyysdirektiivin edellyttämät aiheisällöt voidaan opiskella 280 tunnin sijasta nopeutetusti 140 tunnissa. Koulutus tuottaa rajoitettuja oikeuksia nuorten kuljettajien osalta eri ajoneuvoluokissa. Tavaraliikenteessä yli 21-vuotiaat ja henkilöliikenteessä yli 23-vuotiaat voivat suorittaa minkä tahansa ajokorttiluokan ammattipätevyyskoulutuksen nopeutetusti.

- c) Työryhmä ehdottaa, että otetaan käyttöön ajoneuvon kuljettamisoikeus ilman ammattipätevyystodistusta ja oikeus vaiheittaiseen kokeiden suorittamiseen pidempi kestoisen ammatillisen koulutuksen yhteydessä.

Ammattipätevyysdirektiivi antaa mahdollisuuden sallia ajoneuvon kuljettaminen ao. jäsenvaltion alueella, jos asianomainen suorittaa ammatillista koulutusta, joka kestää vähintään 6 kuukautta ja enintään 3 vuotta. Ajoneuvon kuljettaminen itsenäisesti edellyttää kuitenkin ajoneuvon ajo-oikeutta. Näin kuljettajaopiskelijat voivat suorittaa direktiivin piiriin kuuluvia kuljetustehtäviä opintoihinsa liittyen työssäoppimisena sekä loma-aikoina.

Direktiivin pääsääntö on yhtenäinen koulutuksen päätteeksi järjestettävä koe. Direktiivi

sallii 6 kk–3 -vuotisessa ammatillisessa koulutuksessa kokeiden vaiheittaisen suorittamisen opintojen aikana. Tämä antaa mahdollisuuden osittaa direktiivin vaatimat kokeet ja suorittaa kokeet esim. osana tutkinnon laajempien kokonaisuuksien kokeiden yhteydessä. Kokeiden vaiheittaisen suorittamisen johdosta osa niistä saattaa myös ajoittua opintojen loppuosalle. Mikäli kuljettamisoikeuden saisi vasta viimeisenkin osan suoritettuaan, se estäisi työssäoppimisen suorittamista sekä kuljettajana toimimista loma-aikoina. Vaiheittaiset kokeet suoritetaisiin osana koulutusta, ammatilliseen perustutkintoon tai ammattitutkintoon kuuluvan kokeen tai näytön yhteydessä. Ammattipätevyysdirektiivin edellyttämät vaiheittaiset kokeet tai kokonaan suoritettu koe tulee arkistoida valvovan viranomaisen ohjeita noudattaen. Kun kaikki ammattipätevyysdirektiivin edellyttämät osiot on suoritettu hyväksytysti, tehdään tästä valvovan viranomaisen edellyttämä merkintä tutkintotodistukseen.

d) Työryhmä ehdottaa, että alennetaan linja-auton kuljettajan ikärajaa

Työryhmä ehdottaa, että Suomessa otetaan käyttöön direktiivissä annettu mahdollisuus linja-auton kuljettajan ikärajan alentamiseen kotimaassa tapahtuvia kuljetuksia varten.

Ikärajan alentaminen antaa mahdollisuuden aloittaa henkilöliikenteen koulutus myös nuorille suunnatun ammatillisen perustutkinnon yhteydessä. Ikärajan alentaminen on ammattipätevyysdirektiivin suoma mahdollisuus, joka on perusteltua ottaa käyttöön nopeassa aikataulussa jo aiemmin kuin muut direktiivin osat on otettava käyttöön. Nykyinen käytäntö, jolloin voi valita vain tavaraliikenteen koulutusta, ei kiinnosta kaikkia kuljetusalasta kiinnostuneita. Ammatillisen koulutusväylän avaaminen henkilöliikenteen koulutukselle lisää nuorten kiinnostusta kuljettajan tehtäviin ja helpottaa paikallisesti esiintyvää henkilöliikenteen kuljettajapulaa. Ammatillisen koulutuksen järjestäjät ovat valmistautuneet linja-autokuljettajakoulutuksen aloittamiseen nuorille suuntaamalla käynnistämällä kokeilutoimintaa ja osoittamalla toiminnan käynnistämiseen uusia voimavaroja.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ei kannata työryhmän ehdotusta linja-autonkuljettajan ikärajan alentamisesta, vaan pitää nykyisiä linja-autonkuljettajien ikärajasaännöksiä hyvänä. AKT:n mielestä 18-vuotias on vielä liian nuori ja kokematon ajamaan linja-autoa.

Työryhmä katsoo, että kuljettajan riittävä ammattitaito voitaisiin varmistaa vaatimuksella kuljettajille tarkoitetun ammatillisen perustutkinnon suorittamisesta. Tämä antaisi mahdollisuuden kehittää linja-autonkuljettajan koulutus ammatilliseksi koulutusväyläksi myös nuorille suunnattuun ammatilliseen peruskoulutukseen. Yhdessä ikärajan alentamisen kanssa se mahdollistaisi linja-auton kuljettajan ammatillisen peruskoulutuksen koulutusväylän käynnistämisen ja ammattiin pääsyn joustavasti koulutuksen päätyttyä. Nykyisin ongelmana on pidetty peruskoulutuksen koulutusväylän puuttumista. Suurimpana syynä tähän on ollut ikävaatimus, mikä ei mahdollistanut ajokortin saamista koulutuksen päätteeksi. Ikärajan alentamista koskeva päätös ei ole välittömästi yhteydessä direktiivissä edellytetyn perustason ammattipätevyyden hankkimistavasta tehtävän päätöksen kanssa.

Logistiikan perustutkinnon opetussuunnitelman ja näyttötutkinnon perusteet on uudistettu edellisen kerran vuonna 2000. Tuolloin ei nuorilla ollut mahdollisuutta ryhtyä linja-auton kuljettajaksi ennen kuin täytettyään 21 vuotta. Direktiivin mukaan on kansallisilla säädöksillä mahdollista toimia lähiliikenteen linja-auton ja pienten linja-autojen (1+16) kuljettajana jo 18-vuotiaana. Henkilöliikenteen kuljettajan tehtävät poikkeavat suurelta osin tavaraliikenteen kuljettajan tehtävistä. Henkilöliikenteen kuljettajan tehtäviin tarvitaan oma

koulutuksensa. Koulutus voidaan toteuttaa nykyisen logistiikan perustutkinnon kuljetuspalvelujen koulutusohjelman puitteissa, kunhan siihen tehdään henkilöliikenteenkuljettajan osaamisen edellyttämät kokonaisuudet.

Työryhmä ehdottaa, että 18-vuotiaasta alkaen henkilö voisi toimia D1-luokan linja-auton kuljettajana koko valtakunnan alueella ja D-luokan linja-auton kuljettajana paikallisliikenteessä säännöllisillä enintään 50 km pituisilla reiteillä. Lisäksi linja-auton siirtoajot ilman matkustajia olisivat mahdollisia, vaikka ei ajettaisikaan säännöllistä reittiä.

Linja-autonkuljettajan ikärajan alentamiseksi 18-vuoteen tehdään tarvittavat muutokset tieliikennelainsäädäntöön ja siten, että alemman ikärajan käyttöönotto edellyttää logistiikan perustutkinnon (120 opintoviikon tutkinnon) suorittamista linja-auton kuljettajakoulutuksen ohjelman mukaisesti.

Ikärajan alentamisen edellytykseksi asetettaisiin henkilöliikenteen kuljettajakoulutukseen suunnatun 3-vuotisen ammatillisen perustutkinnon suorittaminen, jotta kuljettajalla on riittävät ammatilliset valmiudet tehtävässä toimimista varten. Peruskoulutus antaisi kuljettajalle henkilöliikenteen kuljettajan valmiudet myös tilausliikenteen kuljettajana toimimiseen pienemmällä D1-luokan linja-autokalustolla. Paikallisliikenteessä vakiintuneilla reiteillä ja hiljaisten nopeuksien reiteillä ei täysimittaisen kaluston kuljettamisen voitaisi olettaa aiheuttavan vaaraa liikenneturvallisudelle. Vaikka direktiivi mahdollistaa myös DE-luokan ajoneuvoyhdistelmän kuljettamisen, työryhmä ei pidä tarpeellisena tällaisten yhdistelmien kuljettamista ennen 23-vuoden ikää. Nykyinen käytäntö ei myöskään ole osoittanut tarvetta tämänkaltaisten yhdistelmien kuljettamiseen.

Työryhmä ehdottaa lisäksi, että ammatillisen perustutkinnon suorittaneen kuljettajan täytettyä 20 vuotta, oikeus D-luokan linja-auton kuljettamiseen voitaisiin laajentaa koskemaan koko maata. Paikallisliikenteessä saatua kokemusta voitaisiin hyödyntää myös pitkän matkan liikenteessä täysimittaisella kalustolla. Sen lisäksi työryhmä ehdottaa että oikeuden D-luokan kuljettajaksi saisi 20-vuotiaana suorittamalla ajo-oikeuteen liittyvät vaatimukset ja ammattipätevyysdirektiivin edellytykset. Varusmiespalvelun päättymisen ajoittuu yleisesti tuohon ikään, jolloin varusmiespalvelun aikana suoritettu ammattipätevyysdirektiivin edellyttämä pätevyys antaisi oikeuden toimia kuljettajan tehtävissä myös siviilissä.

Työryhmä ehdottaa, että linja-auton kuljettajan tehtäviin suuntautuminen tulisi tehdä mahdolliseksi B-luokan ajokortin pohjalta. Suomalainen ajokorttijärjestelmä linja-auton ajo-oikeuden saamiseksi edellyttää ensin B-luokan, sitten C-luokan ja vasta sen jälkeen D-luokan ajo-oikeuden saamista. Tämä ei toimi parhaalla mahdollisella tavalla niissä tapauksissa, joissa koulutus tähtää suoraan linja-autonkuljettajan tehtäviin. Tämän vuoksi olisi tarpeellista muuttaa ajokorttilainsäädäntöä siten, että henkilöauton (B-luokan) ajo-oikeuden saavutettuaan saisi linja-auton ajo-oikeuden hankkimalla linja-auton ajamiseen vaadittavan taidon ja suorittamalla siihen liittyvät kokeet. Näin linja-auton ajo-oikeuden saisi ilman kuorma-auton ajo-oikeutta.

5.1.2 Ehdotus ammattipätevyysdirektiivin edellyttämästä kuljettajien jatkokoulutuksen järjestelmästä

Direktiivin mukaisesti kuljettajien tulee ammattitaitonsa ylläpitämiseksi, täydentämiseksi ja syventämiseksi osallistua jatkokoulutukseen. Direktiivin mukaisesti jatkokoulutus muodostuu koulutuksesta, jossa kuljettajat voivat täydentää ammattinsa keskeistä osaamista ja jossa kiinnitetään erityistä huomiota tieturvallisuuteen ja polttoainekulutuksen vähentämiseen. Jatkokoulutuksen tarkoituksena on syventää ja tarkentaa tietämystä joidenkin direktiivin liitteessä tarkoitettujen oppiaineiden osalta.

Pakolliset jatkokoulutuskurssit järjestää hyväksytty koulutuskeskus. Jatkokoulutuksen keston tulee olla vähintään 35 tuntia joka viides vuosi. Koulutusjaksot on toteutettava vähintään 7 tunnin jaksoissa.

Mikäli kuljettajien, noin 70 000 henkilöä, jatkokoulutus voitaisiin sijoittaa tasaisesti vuoden noin 200 koulutuspäivälle ja koulutusryhmissä olisi noin 20 henkilöä, tarvittaisiin noin 20 kokopäivätoimista kouluttajaa.

Hyväksyttäviä koulutussisältöjä arvioitaessa direktiivi määrittää jatkokoulutuksen tarkoituksiksi syventää ja tarkentaa tietämystä joidenkin direktiivin liitteessä tarkoitettujen oppiaineiden osalta. Oppiaineluettelo on laaja. Koulutusta koskevat vähimmäisvaatimukset, jotka koskevat etenkin perustason ammattipätevyyttä, on ryhmitelty kolmeen osaan: 1) turvallisuussääntöihin perustuva järkevän ajokäyttäytymisen parantaminen, 2) säännösten soveltaminen ja 3) terveys-, tie- ja ympäristöturvallisuus, palvelu ja logistiikka. Nämä on jaettu tavoitteisiin, jotka edelleen on jaettu aineisiin. Jatkokoulutus voi keskittyä vapaasti valittuihin direktiivin oppiaineisiin. Jatkokoulutuksen sisällöt on määritelty direktiivissä suhteellisen väljästi. Tämä antaa mahdollisuuden toteuttaa niitä laajasti kuljettajien ja työelämän tarpeiden pohjalta. Työryhmän mielestä jatkokoulutus tulisikin voida räätälöidä kuljettajien ja kuljetusyritysten tarpeiden mukaan.

Työryhmä katsoo, että kaikilla perustason koulutusta järjestävillä koulutuskeskuksilla tulisi olla mahdollisuus antaa myös direktiivin tarkoittamaa jatkokoulutusta. Perustason ammattipätevyyden koulutuksen luvan haltijoiden lisäksi myös muilla jatkokoulutuksen järjestäjillä olisi mahdollisuus hakea koulutukselle lupaa. Tämä mahdollistaisi jatkokoulutuksen luvan myöntämisen suurempien kuljetusyritysten itsensä järjestämälle kuljettajien jatkokoulutukselle sekä alan järjestöjen, säätiöiden ja muiden yhteisöjen järjestämälle jatkokoulutukselle. Kuljettajien ammattitaidon syventämiseksi ja tarkentamiseksi tarvittavaa keskeistä tietoa ja osaamista syntyy alan monille toimijoille. Tämän vuoksi on tarkoituksenmukaista pitää hyväksyttyjä koulutuskeskuksia koskevat reunaehdot, etenkin oppiaineiden suhteen väljinä mahdollisimman monipuolisen osaamisen turvaamiseksi. Tavoitteena tulee olla laaja jatkokoulutuskeskusten verkosto, jossa ovat mukana perustason ammattipätevyyskoulutusta antavat järjestäjät ja muut kuljetusalan toimijat.

Koska jatkokoulutuksen sisältö voi olla luettelossa mainittujen oppiaineiden syventämistä ja tarkentamista, voi muitakin tarkoituksia varten järjestettävään koulutukseen sisältyä sellaisia oppiaiheita ja -sisältöjä, jotka täyttävät ammattipätevyysdirektiivin mukaiset edellytykset jatkokoulutukselle. Muuta tarkoitusta varten annettava koulutus on tällöin hyväksyttävä osaksi myös ammattipätevyysdirektiivin mukaista jatkokoulutusta, esim. se tulee antaa hyväksytyssä koulutuskeskuksessa. Erityisesti tämä voi koskea vaarallisten aineiden kuljettajia, joille on kahden eri säännösten kautta tulossa vaatimus jatkokoulutuksesta. Tässä tarkoituksessa saatu koulutus voidaan hyväksyä myös tämän direktiivin mukaisena jatkokoulutuksena, jos koulutus toteutetaan sen vaatimusten mukaisesti. Opetuksesta saadun todistuksen hyväksymiselle ei ole katsottava olevan tämän direktiivin mukaan estettä. Koulutusten sisällöissä voi

muutoinkin olla enemmän tai vähemmän päällekkäisyyksiä, vaikka ne järjestettäisiin eri kuljettajaryhmiä varten.

Kuitenkin on huomattava, että koulutus ei aina muodollisesti täytä jatkokoulutusvaatimusta, vaikka se asiallisesti olisikin direktiivin mukaista koulutusta ja monin tavoin kuljettajan ammattipätevyyttä tosiasiallisesti edistävää. Esimerkiksi koulutuksen täytyy aina tapahtua hyväksytyssä koulutuskeskuksessa. Lisäksi koulutus perustuu opetukseen osallistumiseen.

Työryhmä katsoo, että jatkokoulutukseen hyväksytyjen koulutuskeskusten tulisi itse myöntää kuljettajalle todistus antamastaan jatkokoulutuksesta.

Työryhmä katsoo, että jatkokoulutukseen hyväksytyjen koulutuskeskusten tulisi itse myöntää kuljettajalle ammattitaitoa osoittava todistus antamastaan jatkokoulutuksesta.

Lupa jatkokoulutukseen myönnettäisiin, kun koulutuksen järjestäjällä on ammatilliset ja taloudelliset edellytykset koulutuksen hoitamiseen kuten perustason ammattipätevyyskoulutuksenkin osalta. Toimivaltainen viranomainen viimekädessä arvioi koulutusta koskevaa ohjelmaa arvioidessaan täyttäväkö jatkokoulutus direktiivin vaatimukset.

Jatkokoulutus olisi pääsääntöisesti yksityisesti rahoitettua joko kuljettajan itsensä tai hänen työnantajansa maksamaa koulutusta, koska jatkokoulutus on luonteeltaan täydennyskoulutusta eli vastaavaa osaamisen päivittämistä kuin muillakin ammattialoilla. Jatkokoulutus voi eräissä tapauksissa olla julkisen projektirahoituksen piirissä tai sitä voidaan eräissä tapauksissa hankkia työvoimapoliittisena koulutuksena.

Jatkokoulutuksen periodimaisuudesta johtuen on oletettavissa, että alkuvaiheessa koulutuksen kysyntä painottuu jakson lopulle, eli ensimmäisen kerran viiden vuoden päähän direktiivin mukaisen järjestelmän käyttöönotosta. Onkin erittäin tärkeää, että jatkokoulutus on saatu hyvissä ajoin toimimaan. Työryhmä katsoo, että jatkokoulutusjärjestelmän luomiseksi käynnistetään direktiivin voimaannappon yhteydessä erityisiä tiedotustoimia, jotta jatkokouluttajien verkosto tulee riittävän laajaksi.

Jatkokoulutuksen käynnistystä tukee

- hyvissä ajoin tapahtuva jatkokouluttajien hyväksyntä (toimivaltainen viranomainen),
- kouluttajien tarjoamana joustava ja kattava koulutuksen tarjonta ja
- työelämän pitkántähtäimen ratkaisut työntekijöiden koulutuksesta sekä
- mahdolliset määräykset vaadittavasta ajankohdasta ensimmäisille jatkokoulutukseen tuleville.

5.1.3 Ehdotus liikenneyrittäjäkoulutuksen hyväksilukemiseksi

Työryhmä ehdottaa, että liikenneyrittäjäluvan suorittaneille luetaan hyväksi ne osiot jotka ovat yhteneviä direktiivin maanteiden kansallisen ja kansainvälisen tavara- ja henkilöliikenteen harjoittajien ammattiin pääsystä (Neuvoston direktiivi 96/26/EY) tiedollisten osioiden kanssa. Tältä osin myös niitä ammattikorkeakouluopintoja, jotka tuottavat liikenneyrittäjäkoulutusta vastaavan kelpoisuuden, voidaan lukea hyväksi näiltä osin.

5.2 Ehdotukset ammattipätevyysdirektiivin toimeenpanoa varten

5.2.1 Ehdotus toimivaltaisiksi viranomaisiksi

Direktiivissä on osoitettu määrättyjä tehtäviä toimivaltaisille viranomaisille ja/tai näiden nimeämille elimille. Näiden tehtäviin kuuluu hyväksyä koulutuskeskukset, vastata kokeiden järjestämisestä sekä kokeiden ja koulutuksen valvonnasta sekä antaa kokeen läpäisseele siitä todistus. Jatkokoulutuksesta todistuksen voi antaa myös hyväksytty koulutuskeskus.

Työryhmä ehdottaa, että direktiivin velvoittamat toimivaltaiset viranomaiset olisivat mallin A mukaisesti Opetushallitus (OPH) ja Ajoneuvohallintokeskus (AKE).

Toimivaltaiset viranomaiset olisivat Opetushallitus (OPH) ja ajoneuvohallintokeskus (AKE). Ne kumpikin hyväksyisivät koulutuskeskukset omalla toimialallaan – säännösten yhtenäisen soveltamisen turvaamiseksi laadittaisiin yhteiset hyväksymisen perusteet.

Opetushallitus vahvistaisi kaikkea ammattipätevyysdirektiivin perustason kuljettajakoulutusta koskevat kansalliset sisällöt ja vaatimukset. Ammattipätevyysdirektiivin mukainen koulutus tulee siten osaksi kansallista tutkintojärjestelmää. Kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen valvonta ja kokeiden järjestäminen tulisi Opetushallituksen hyväksymien koulutuskeskusten osalta

- näyttötutkinnoissa kuljetusalan tutkintoimikunnan/-toimikuntien tehtäväksi ja
- opetussuunnitelmaperusteisten tutkintojen osalta ammattiosaamisen näytöistä vastaavien toimielimien tehtäväksi.

Ajoneuvohallintokeskus vastaisi kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen valvonnasta ja kokeiden järjestämisestä autokoulujen ja puolustusvoimien osalta. Lisäksi ajoneuvohallintokeskus vahvistaisi kaikki jatkokoulutukseksi hyväksyttävät koulutusohjelmat myös Opetushallituksen hyväksymien perustason koulutuskeskusten osalta.

Opetushallituksella ja Ajoneuvohallintokeskuksella on nykyisinkin tehtäväänään direktiivin edellyttämien toimintojen kaltaisia tehtäviä. Opetushallitus vastaa opetussuunnitelmien ja tutkintojen perusteista, joten sille soveltuisi tämän koulutusjärjestelmän piiriin kuuluvien oppilaitosten hyväksyminen ja valvonta. Direktiivin mukainen koulutus sisältyisi ammatillisen koulutuksen tutkintoihin ja niiden perusteisiin. Ajoneuvohallintokeskus vastaa ajokorttien rekisteröinnistä ja autokoulujen valvonnasta, joten se ylläpitäisi myös ammattipätevyystodistusten rekisteriä ja valvoisi autokoulujen ja puolustusvoimien toimintaa myös ammatikuljettajakoulutuksen osalta.

Ajoneuvohallintokeskukselle ehdotetut tehtävät pystyttäisiin pääosin kattamaan suoritemaksuin. Sille ehdotettujen valvontatehtävien kattaminen suoritemaksuin olisi sen sijaan kyseenalaista. Näiden tehtävien osalta jouduttaneen selvittämään rahoituksen järjestämistä verotustehtävien tapaan budjettirahoituksella.

Työryhmä ehdottaa, että Opetushallitus hyväksyisi ne koulutuskeskukset, jotka kuuluvat opetushallinnon alaisuuteen (joilla on opetusministeriön myöntämä koulutuksen järjestämislupa joko ammatilliseen peruskoulutukseen tai lisäkoulutukseen) myös siinä tapauksessa, että niillä on autokoululupa ajokorttikoulutusta varten. Ajoneuvohallintokeskus hyväksyisi muut koulutuskeskukset. Koulutuskeskusten hyväksyntä tapahtuisi hakemuksen perusteella

jäljempänä esitettyjen koulutuskeskuksia koskevien vaatimusten mukaisesti. Kumpikin toimivaltainen viranomainen myöntäisi koulutuskeskuksen hyväksynnän kirjallisesta pyynnöstä, johon on liitetty koulutusohjelma (opetettavat asiat, toteutussuunnitelma, opetusmenetelmät), selvitys opettajien pätevydestä, kurssien pitopaikoista, opetusmateriaaleista, käytettävästä ajoneuvokannasta ja kurssien osallistumisehdoista.

Työryhmä katsoo, että Opetushallituksen tulisi vahvistaa kansalliset kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen sisällöt ja vaatimukset, joita sovellettaisiin myös ajoneuvohallintokeskuksen hyväksymissä koulutuskeskuksissa annettavassa koulutuksessa. Direktiivin mukainen koulutus muodostaisi osan ammatillista tutkintojärjestelmää, mikä puoltaa Opetushallituksen toimivaltaa asiassa. Direktiivin yhtenäisen toimeenpanon vuoksi ja koulutuksen paremmaksi liittymiseksi kansalliseen koulutusjärjestelmään on perusteltua, että myös muissa koulutuskeskuksissa annettavassa opetuksessa noudatettaisiin samoja opetussisältöjä ja vaatimuksia. Keskeiset sisällöt ja vaatimukset vahvistettaisiin kuljetusalan sidosryhmien yhteisen valmistelun perusteella.

Opetushallituksen tulisi uudistaa koulutusjärjestelmään kuuluvien ammatillisten perustutkintojen ja ammattitutkintojen perusteet siten, että niihin sisällytetään em. ammattipätevyyskoulutuksen sisällöt ja vaatimukset siten, että ammattipätevyyskoulutus voidaan suorittaa myös tutkinnon osana erikseen.

Jatkokoulutuksen osalta Ajoneuvohallintokeskus hyväksyisi kaikki koulutusohjelmat. Koulutusohjelmat tullevat olemaan 1–2 päivän koulutuksia, maksimissaan 5 päivän pituisia. Koska jatkokoulutuksen tarjoajat ovat keskenään kilpailutilanteessa, olisi perusteltua pitää kaikki jatkokoulutusohjelmien hyväksyntä yhdessä paikassa.

Ajoneuvohallintokeskus vahvistaisi edelleen kuten nykyisin ajokorttikoulutuksessa noudatettavat opetussuunnitelmat ja vastaisi ajokorttikoulutuksen valvonnasta myös silloin, kun ajokorttikoulutus annetaan ammatillisen koulutuksen yhteydessä.

Työryhmä ehdottaa, Opetushallitus ja ajoneuvohallintokeskus vastaisivat perustason ammattipätevyyskoulutuksen valvonnasta ja kokeiden järjestämisestä kumpikin hyväksymiensä koulutuskeskuksien osalta. Rekisteriviranomainen ylläpitäisi rekisteriä ammattipätevyystodistusten haltijoista ja vastaisi suoritettavista ajokorttimerkinnöistä ja/tai ammattipätevyyskorteista.

Koulutuksen päätteeksi, tai laajemman yli 6 kuukautta kestävästä ammatillisen koulutuksen yhteydessä toteutettavan koulutuksen yhteydessä koulutuksen osan päätteeksi (vaihteelliset kokeet), pidettäisiin kirjallinen tai suullinen koe. Suullisen kokeen voisi suorittaa vain perustellusta syystä, esim. lukihäiriön vuoksi.

Todistuksen hyväksytystä koulutuksesta antaisivat

- autokoulujen ja puolustusvoimien osalta ajoneuvohallintokeskus tai sen nimeämät elimet,
- opetushallinnon hyväksymien koulutuskeskusten osalta näyttötutkinnoissa kuljetusalan tutkintotoimikunta/-toimikunnat ja opetussuunnitelmaperusteisten tutkintojen osalta ammattiosaamisen näytöistä vastaavat toimielimet.

Todistuksen perusteella rekisteriviranomainen antaisi kuljettajille ammattipätevyyskortin tai merkinnän ammattipätevydestä ajokorttiin. Tällaisiksi todistuksiksi katsottaisiin myös määräysten mukaiset perus- ja ammattitutkintotodistukset. Koulutusta valvottaisiin tarkastuskäynnin.

Työryhmä ehdottaa, että ajoneuvohallintokeskus pitäisi rekisteriä ammattipätevyyden omaavista kuljettajista ja vastaisi suoritettavista ajokorttimerkinnöistä ja -rekisteristä ja/tai ammattipätevyyskorteista.

Jatkokoulutuksen osalta hyväksytyt kouluttajat antaisivat todistuksen koulutuksesta. Käytyään vaadittavan jatkokoulutuksen kokonaisuudessaan kuljettaja hakisi uutta ajokorttia ajokorttiin tehtäviä merkintöjä varten tai erillistä ammattipätevyyskorttia. Se myönnettäisiin, mikäli hänellä olisi vaaditut suoritukset.

Työryhmä katsoo, että keskushallinnon ja alan sidosryhmien yhteistyön tiivistämiseksi ja koulutuskysymysten yhteensovittamiseksi etenkin direktiivin toimeenpanovaiheessa tulisi asettaa neuvottelukunta.

5.2.2 Ehdotus vaatimuksista koulutuskeskuksille

Perustason ammattipätevyyskoulutus

Perustason ammattipätevyyskoulutusta antavan keskuksen olisi omattava tietyt toiminnan järjestämistä koskevat perusvaatimukset, kuten taloudelliset edellytykset ja lisäksi täytettävä ammattikuljettajadirektiivissä asetetut nimenomaiset vaatimukset. Toimivaltaisena viranomaisena toimivat Opetushallitus ja ajoneuvohallintokeskus hyväksyisivät koulutuksen järjestäjät kirjallisesta pyynnöstä, johon on liitetty koulutusohjelma (opetettavat asiat, toteutussuunnitelma, opetusmenetelmät), selvitys opettajien pätevyydestä, kurssien pitopaikoista, opetusmateriaaleista, käytettävästä ajoneuvokannasta ja kurssien osallistumisehdoista. Edellytyksenä olisi, että luvan hakijalla olisi ammatilliset ja taloudelliset edellytykset koulutuksen asianmukaiseen järjestämiseen. Koulutuksen järjestäjänä tulisivat siten kysymykseen opetusministeriön ammatillisen koulutuksen järjestämisluvan saaneet koulutuksen järjestäjät, autokoululuvan saaneet autokoulut ja puolustusvoimat.

Perusopetusta antavalla laitoksella olisi oikeus myös jatkokoulutuksen antamiseen.

Koulutuksen järjestäjien tulisi hakea kirjallisesti lupaa sekä hakemuksen on täytettävä direktiivistä tulevat nimenomaiset vaatimukset:

Pyyntöön liitettävien asiakirjojen on sisällettävä seuraavat tiedot

- Asianmukainen pätevyyttä ja koulutusta koskeva ohjelma, josta käyvät ilmi opetettavat asiat sekä ehdotettu toteutussuunnitelma ja opetusmenetelmät;
- Selvitys opettajien pätevyydestä ja toimialoista. Opettajilta vaadittaisiin ja heidän tulisi osoittaa osana koulutuksen järjestäjän suorittamaa valintamenettelyä, että heillä on:
 - liikenneopettajan kelpoisuus tai muu riittävä pedagoginen pätevyys;
 - ajo-opetuksessa vähintään 1-vuoden työkokemus raskaan ajoneuvon kuljettajana tai linja-autonkuljettajan tai yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkinto tai logistiikan perustutkinto tai muu alan ammatillinen perustutkinto;
 - ammattipätevyystodistus (CAP) tai hänet on direktiivin 4 artiklan mukaisesti vapautettu pakollisen perustason ammattipätevyyden hankkimisesta (saavutetut oikeudet = suoritettu ajokortti ennen direktiivissä määrättyä päivää).

Lisäksi kelpoinen opettajaksi on henkilö, joka on toiminut ammatillisen kuljettajakoulutuksen opettajana ammatillista koulutusta antavassa järjestämisluvan alaisessa oppilaitoksessa tai puolustusvoimissa vähintään 1 vuoden ennen direktiivin toimeenpanoa, sekä liikenneopettaja, joka on nykyisin kelpoinen yhdistelmäajoneuvon tai linja-auton ajokorttiin tähtäävään koulutukseen.

Erityisistä syistä toimivaltainen viranomainen voi myöntää oikeuden toimia ammattipätevyyskouluttajana edellä esitetystä kelpoisuusvaatimuksista poiketen.

- Lisäksi keskuksen on taattava, että opettajat tuntevat hyvin uusimmat määräykset ja koulutusta koskevat säännöt.
- Selvitys kurssien pitopaikoista, oppimateriaalista ja opetusvälineistä, ajoneuvokannasta sekä käytännön harjoituksia varten varatuista voimavaroista:
 - Näiden tulee vastata direktiivin sisältämässä oppiaineluettelossa määriteltyjä sekä tiedollisia että taidollisia tavoitteita.
 - Ajoneuvokalusto: ajokorttidirektiivin 91/439/ETY liitteessä II määritellään ajoneuvokalusto sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 2000/56/EY, joka vaaditaan annettaessa direktiivin edellyttämää ajo-opetusta. Lisäksi ajoneuvon tai opetusvälineistön tulee mahdollistaa direktiivin mukaisesti esimerkiksi kuormaamiseen liittyvät harjoitukset.
 - Hyväksytyllä koulutuskeskuksella tulee olla tiedollisen osaamisen opetusta varten riittävästi havaintomateriaalia sekä taidollisen osaamisen opetusta varten soveltuva kalusto direktiivissä lueteltujen aineiden opetukseen
- Selvitys kurssien osallistumisehdoista (osallistujien lukumäärä).

Toimivaltaisen viranomaisen on myönnettävä hyväksyntä

perusopetuksen osalta kirjallisesti ja seuraavin ehdoin

- Koulutus on annettava pyynnön mukana olleiden asiakirjojen mukaisesti;
- Toimivaltaisella viranomaisella on oltava mahdollisuus lähettää valtuuttamiaan henkilöitä seuraamaan koulutusta ja sillä on oltava oikeus valvoa hyväksyttyjä keskuksia kurssien ja kokeiden toteuttamistapojen ja asianmukaisen kulun osalta.
- Hyväksyntä voidaan peruuttaa kokonaan tai toistaiseksi, jos sen ehdot eivät enää täyty.
- Koulutusohjelma on laadittava hyväksynnän ja ammattipätevyysdirektiivin 1 jaksossa mainittujen oppiaineiden mukaisesti.

Jatkokoulutus

- Perustason ammattipätevyyskoulutuksen hyväksyntään liittyisi automaattisesti mahdollisuus jatkokoulutuksen antamiseen.
- Ajoneuvohallintokeskus hyväksyisi jatkokoulutuksen koulutusohjelmat.
- Muille kuin perustason ammattipätevyden koulutusta antaville lupa myönnettäisiin seuraavin edellytyksin:
 - Hakijana yritys- tai muu yhteisö tai säätiö;
 - Hakijalla ammatilliset ja taloudelliset edellytykset koulutuksen asianmukaiseen järjestämiseen
- Jatkokoulutuksen antamisen edellytyksiä arvioidaan opetettavaksi aiottujen oppiaineiden näkökulmasta. Opettajien pedagoginen ja didaktinen osaaminen varmennetaan luvan myöntämisen yhteydessä, mm. työpaikkaohjaajakoulutuksen suorittanut henkilö voidaan katsoa kelpoiseksi pedagogiikan ja didaktiikan osalta. Hyväksytyksen keskuksen on taattava, että opettajat tuntevat hyvin uusimmat määräykset ja koulutusta koskevat säännöt.

**Toimivaltaisen viranomaisen on myönnettävä hyväksyntä
jatkokoulutuksen osalta kirjallisesti ja seuraavin ehdoin**

- Koulutus on annettava pyynnön mukana olleiden asiakirjojen mukaisesti;
- Toimivaltaisella viranomaisella on oltava mahdollisuus lähettää valtuuttamia henkilöitä seuraamaan koulutusta ja sillä on oltava oikeus valvoa hyväksyttyjä keskuksia kurssien ja kokeiden toteuttamistapojen ja asianmukaisen kulun osalta.
- Hyväksyntä voidaan peruuttaa kokonaan tai toistaiseksi, jos sen ehdot eivät enää täyty.
- Koulutusohjelma on laadittava hyväksynnän ja ammattipätevyysdirektiivin 1 jaksossa mainittujen oppiaineiden mukaisesti.

5.2.3 Ehdotus puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen kehittämiseksi

Työryhmä ehdottaa, että puolustusvoimien kuljettajakoulutus järjestettäisiin siten, että se täyttää ammattipätevyysdirektiivin vaatimukset kuljettajien koulutuksesta. Työryhmän mielestä kansallisin toimenpitein on huolehdittava siitä, että puolustusvoimissa saatu kuljettajakoulutus tuottaa ammattipätevyysdirektiivin mukaisen pätevyyden. Työryhmä katsoo, että myös puolustusvoimien kuljettajakoulutukseen halukkaiden määrä lisääntyy, mikäli tämä tavoite toteutetaan.

Työryhmä ehdottaa, että puolustusvoimien yksiköt toimisivat ammattipätevyysdirektiivin mukaisina perustason koulutuskeskuksina. Työryhmä katsoo, että varusmiespalveluksen aikana annettavaa koulutusta tulisi muuttaa siten, että se täyttää myös kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin vaatimukset. Tällöin puolustusvoimien tulisi sisällyttää kuljettajien koulutukseen direktiivin mukaiset sisällöt perustason ammattipätevyyden saavuttamiseksi ensisijaisesti 280 tunnin laajuisesti. Tällöin nuori varusmiespalvelun suorittamaan saisi alle 21-vuotiaana täydet kuljettajaoikeudet siviilijoukkoihin. Tämä turvaisi parhaiten nuorten kiinnostuksen hakeutua puolustusvoimien kuljettajatehtäviin ja järjestely turvaisi parhaimmalla mahdollisella tavalla puolustusvoimissa annettavan koulutuksen lukemisen hyväksi suomalaisilla työmarkkinoilla.

Mikäli tätä ei katsota voitavan kaikissa olosuhteissa toteuttaa, tulisi koulutuslaajuuden olla kuitenkin aina vähintään 140 tuntia C1-luokan ammattipätevyyden oikeuksien saavuttamiseksi. Tällöin tarvittaisiin varusmiespalveluksen suorittaneille alle 21-vuotiaille kuljettajille täydennyskoulutusta täysien oikeuksien saavuttamiseksi. Puolustusvoimien kannalta on tärkeää, että varusmiespalveluksensa kuljettajina suorittaneet työskentelevät kuljettajan ammatissa myös siviilissä ja pitävät yllä taitojaan.

5.3 Ehdotukset muista tarvittavista toimenpiteistä

5.3.1 Ehdotus arvonnäköveron alentamiseksi

Työryhmän mielestä olisi perusteltua että autokouluissa toteutettavaa kuorma- ja linja-autokorttikoulutusta tuettaisiin arvonnäköveron muodossa siten että alennettaisiin ko. koulutuksesta perittävää arvonnäköveroa silloin kun sen yhteydessä suoritetaan myös perustason ammattipätevyys.

Ammattipätevyysdirektiivin mukaiset sisällöt käsittelevät ajokorttikoulutuksen lisäksi annettavaa ammatillista koulutusta. Nämä liittyvät kuitenkin läheisesti toisiinsa, kuljettajalla tulee olla kyseisen ajoneuvoluokan ajo-oikeus eli ajokortti.

Julkisella rahoituksella toteutettavaan kuljettajakoulutukseen kuuluu myös ajokorttikoulutus.

Liikennevaliokunta on lausunnossaan (13/2001 vp) esittänyt että tulisi selvittää mahdollisuuksia vapauttaa kuorma- ja linja-autokorttikoulutus arvonlisäverosta. Työryhmä ehdottaa, että valtiovarainministeriö ryhtyisi tarvittaviin toimenpiteisiin arvonlisäveron alentamiseksi autokoulussa annettavalta raskaan kaluston kuljettajien koulutukselta koulutuksen saattamiseksi samaan asemaan julkisin varoin tuetun ammatillisen kuljettajakoulutuksen kanssa.

5.3.2 Ehdotus kuljettajakoulutuksen lisäämiseksi

Uusilla henkilöliikenteen kuljettajilla on oltava ammattipätevyysdirektiivin edellyttämä koulutus syyskuusta 2008 ja tavaraliikenteen kuljettajilla syyskuusta 2009. Tähän tilanteeseen varautuminen on syytä aloittaa jo aiemmin.

Työryhmä ehdottaa, että kuljettajakoulutuksen perus- ja lisäkoulutuksen määriä lisätään alan tarpeiden mukaisesti vuodesta 2007 alkaen. Nykyisillä koulutusmäärillä ei ole mahdollista vastata niihin työvoimatarpeisiin, joita mm. työmarkkinajärjestöt, opetushallinto ja työvoimahallinto ovat omissa selvityksissä ennakoineet. Myös ammattipätevyysdirektiivin voimaantulo lisää koulutustarvetta. Koulutusmäärien lisäys tulisi tapahtua voimavaroja lisäämällä ja uudelleen kohdentamalla sekä laajentamalla tutkinnon osina suorittavan ammattipätevyysdirektiivin mukaista koulutusta. Koska kuljetusalan toimivuudella on tärkeä merkitys lähes kaikkien yhteiskunnan toimivuuteen, työryhmä pitää tärkeänä, että työelämän työvoimatarpeen ollessa poikkeuksellisen suuri, opetusministeriö ja työministeriö suuntaavat rahoitusta etenkin kuljettajien ammattipätevyyden tuottavaan koulutukseen.

Työryhmä katsoo, että etenkin linja-auton ja yhdistelmäajoneuvon kuljettajan perustutkintokoulutusta tulee lisätä. Kuljettajakoulutusta on viimeaikoina kehitetty siten, että ammatillisen koulutuksen järjestäjillä on ollut mahdollisuus saada kannustusrahaa yhdistelmäajoneuvokuljettajan ja linja-autokuljettajan perustutkintokoulutuksen kehittämiseen.

5.3.3 Ehdotus lainsäädännön ja tutkintojen ja opetussuunnitelmien perusteiden muuttamiseksi

Työryhmä ehdottaa,

- Liikenne- ja viestintäministeriö ja opetusministeriö valmistelevat tarvittavan lainsäädännön direktiivin toimeenpanemiseksi työryhmän esittämien linjausten pohjalta siten, että toimivaltaisina viranomaisina toimivat edellä kuvatun mukaisesti Opetushallitus ja ajoneuvohallintokeskus.
- Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee lainsäädäntöehdotuksen siten, että linja-autonkuljettajien ikäraja voidaan laskea 18-vuoteen. Lisäksi valmistellaan lainsäädäntöä muutettavaksi siten että sekä yhdistelmäajoneuvon että linja-auton kuljettajan todellinen ikäraja on 18 vuotta, eikä 18,5 kuten yhdistelmäajoneuvonkuljettajilla nykyisin.
- Opetushallitus tekee tarvittavat muutokset opetussuunnitelmien ja tutkintojen perusteisiin, jotta kuljettajien ammattipätevyyskoulutus voidaan määrittää opintokokonaisuudeksi/tutkinnonosaksi, joka voidaan suorittaa myös erikseen.

- Opetushallitus muuttaa linja-autonkuljettajan ja yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkinnon perusteita siten, että näyttötutkinnon suorittamisen edellytyksenä on ammattipätevyystodistus tai ammattipätevyysdirektiivin antamat saavutetut oikeudet (4 artikla).
- Tieliikennelainsäädäntöön ammattipätevyystodistuksen vaatimukset sekä linja-autonkuljettajan ikävaatimuksia koskevat muutokset, jotka mahdollistavat linja-autonkuljettajana toimimisen 18-vuotiaana, ammattipätevyysdirektiivin sallimissa rajoissa.
- Tarvittavat säädösmuutokset valmistellaan vuoden 2005 aikana ja hallituksen esitykset annetaan keväällä 2006.

Eriävä mielipide

Työryhmän mietinnössä ehdotetaan, että direktiivin velvoittamat toimivaltaiset viranomaiset olisivat Opetushallitus (OPH) ja Ajoneuvohallintokeskus (AKE). Ehdotuksessa on määritelty vastuita kummallekin viranomaiselle. Perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi on ehdotettu jakoa sen mukaan käsiteltäisiinkö Opetushallituksen alaisuuteen kuuluvia (opetusministeriön koulutuksen järjestämisluvan omaavat) vai muita koulutuskeskuksia (autokoulut ja puolustusvoimat). Tasapuolisuuden ja yksinkertaisuuden vuoksi **samoja tehtäviä ei tulisi jakaa eri viranomaisten kesken, vaan keskittää yhdelle viranomaiselle**, joka voisi olla Ajoneuvohallintokeskus tai Opetushallitus. Varsinkin valvonta ja kokeiden järjestäminen sekä ammattitaitoa osoittavien todistusten antaminen ovat tehtäviä, joita ei missään tapauksessa voisi jakaa. **Erilaisia tehtäväkokonaisuuksia voisivat kuitenkin hoitaa eri viranomaiset** esimerkiksi siten, että Ajoneuvohallintokeskus vastaisi kokeista, valvonnasta, todistuksista sekä hyväksyisi koulutuskeskukset, ja opetushallitus vahvistaisi kansalliset perustason ammattipätevyyskoulutuksen sisällöt ja vaatimukset.

Toimivaltaisen viranomaisen tehtävä soveltuisi hyvin Ajoneuvohallintokeskukselle, joka vastaisi myös jatkokoulutusohjelmien hyväksymisestä. Ajoneuvohallintokeskuksen ammattiliikenneyksikön tehtävänä on tällä hetkellä raskaiden ajoneuvoluokkien ajokorttiin liittyvän kuljettajaopetuksen valvonta ja kuljettajantutkintojen hoitaminen. Toimijoina ja valvottavina ovat pääasiassa opetusministeriön järjestämisluvan omaavat kouluttajat (aikuis- koulutuskeskukset ja ammattioppilaitokset). Parhaillaan lausunnolla on liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteltu esitys uudeksi tavaraliikennelaiksi, jonka mukaan Ajoneuvohallintokeskus toimisi liikenneyrittäjäkoulutuksen toimivaltaisena viranomaisena koskien koulutuslupia, kokeita ja todistuksia. Vaihtoehtona olisi Opetushallituksen toimiminen toimivaltaisena viranomaisena kaikkien koulutuslaitosten osalta perustason ammattipätevyyden hankinnassa.

Mietinnössä ehdotetaan, että oikeus vaiheittaiseen kokeiden suorittamiseen pidempikeskitoisen ammatillisen koulutuksen yhteydessä tulisi mahdolliseksi. Direktiivissä pääsääntönä on yhtenäinen koulutuksen päätteeksi järjestettävä koe, mutta direktiivissä sallitaan 6 kk–3-vuotisessa ammatillisessa koulutuksessa kokeiden vaiheittainen suorittaminen opintojen aikana. Tämä antaa mahdollisuuden suorittaa kokeet esim. osana suoritettavana olevan laajemman tutkintokokonaisuuden kokeiden yhteydessä, mikä on varmasti paikallaan joissain tapauksissa. Menettely ei kuitenkaan saa olla automaattinen eikä aiheuttaa kokeiden järjestämisessä monimutkaisuutta tai epäselvyyttä siitä, kuka vastaa kokeiden järjestämisestä.

Mietinnön mukaan työryhmän mielestä on tärkeää, että direktiivin vaatimuksia täytännön pantaessa pyritään ensisijaisesti rakentamaan toimiva järjestelmä, joka pohjautuu Suomessa jo käytössä olevaan ammatillisen koulutuksen järjestelmään sekä ottaa huomioon muun kuljettajien nykyisen koulutuksen. Paremminkin tärkeää olisi **pyrkiä rakentamaan toimiva, yksinkertainen ja selkeä järjestelmä, joka pohjautuu Suomessa jo käytössä**

oleviin nykyisiin kuljettajien koulutuksiin sekä ottaa huomioon ammatillisen koulutuksen järjestelmän.

Lähtökohdaksi mietinnössä on otettu pakollisen koulutuksen sisältävä vaihtoehto. **Myös pelkkien kokeiden sisältämä vaihtoehto olisi ollut syytä selvittää tarkemmin.** Esityksessä olisi tullut vertailla esimerkiksi kummankin vaihtoehdon todellisia kokonaiskustannuksista ottaen huomioon koulutettavien määrien muutokset, todellinen koulutuksen tarve ja kysyntä sekä myös erilaiset vaihtoehdot kokeen järjestämiseksi esim. perustutkintokoulutuksen yhteydessä. Myös pakollisen koulutukseen osallistumisen ja kokeen sisältävän vaihtoehdon kohdalla **olisi voinut selvittää tarkemmin muiden olemassaolevien koulutusten pohjalta rakennettuja järjestelmiä.** Tällainen olisi esimerkiksi CE- ja D-luokkien nykyinen Suomessa vaadittava ajokorttikoulutus, joka vastaa pituudeltaan ja sisällöltään direktiivin vaatimuksia.

Lopuksi totean, että direktiivin käännöksessä olevan termin CAP tilalla olisi syytä käyttää suomenkielistä termiä ammattipätevyystodistus tai lyhennettä AOT (ammattitaitoa osoittava todistus).

Ari Herrala

ERIÄVÄ MIELIPIIDE

Maanteiden kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin mietintö tarkastelee laaja-alaisesti miten ja kenen toimesta ammattipätevyysdirektiivin edellyttämä perustason ammattipätevyys sekä siihen liittyvä jatkokoulutus Suomessa järjestetään ja rahoitetaan.

Direktiivin toteuttaminen siten, että kuljetuselinkeinojen vuosittainen työvoiman saatavuus pysyy Suomessa edes nykyisellä tasolla, muodostuu koulutuksen osalta erityisen haasteelliseksi 18-20 -vuotiaiden ikäryhmässä. Perustason ammattipätevyys tulee voida suorittaa jo ajokortin suorittamisvaiheessa ja koulutuksella tulee olla riittävä nykyisen autokouluverkoston mukainen valtakunnallinen saatavuus. Tällä hetkellä suoritetaan vuosittain noin 17000 kuorma-auton ajokorttia, jotka nykyisellään oikeuttavat myös ammattiliikenteeseen. Uudessa direktiivin mukaisessa menettelyssä kuljettajaksi ryhtyvän tulee suorittaa ajokortin lisäksi vähintään 140/ 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutus.

Mietinnössä esitetään koulutuksen rahoittamiseksi mallia, josta suora lainaus mietinnön sivulta 59: "Koulutus rahoitettaisiin opetusministeriön järjestämisluvan mukaista ammatillista peruskoulutusta tai lisäkoulutusta järjestävissä oppilaitoksissa tai oppisopimuskoulutuksena tutkinto- tai tutkinnon osatavoitteisena koulutuksena nykyisten periaatteiden mukaisesti. Tutkintoon tähtäävä koulutus on opiskelijalle pääsääntöisesti maksutonta". Suora lainaus jatkuu: "Autokoulujen ja muiden kuljetusalan toimijoiden järjestämän perustason ammattipätevyyteen tai jatkokoulutukseen tähtäävän koulutuksen rahoitus muodostuisi pääosin yksityisestä rahoituksesta. Yksityinen rahoitus olisi joko yritysten tai opiskelijan itsensä maksamaa". Tätä emme voi hyväksyä.

Mielestämme ammattipätevyyskoulutus tulee koulutuksen osalta rahoittaa opiskelijalle tasa-arvoisesti samalla tavalla riippumatta siitä, toimiiko koulutusta antava taho Opetusministeriön järjestämisluvalla vai Ajoneuvohallintokeskuksen samojen kriteereiden mukaisesti myöntämällä järjestämisluvalla.

Mikäli autokoulujen antaman saman pätevyyskoulutuksen maksajaksi joutuu yksityinen henkilö tai yritys, seurauksena varmasti on, ettei direktiivin mukaiseen koulutukseen saada 18-20 -vuotiaita kuorma-auton ajokortin suorittajia kuljetuselinkeinojen tarvitsemää määrää vastaavasti. Myöhemmällä iällä tämän "menetetyn joukon" suuntautuminen kuljetusosalalle on epätodennäköistä.

Muilta osin yhdyimme työryhmän mietintöön.



Seppo Asikainen
Suomen Autokoululiitto r.y.



Hannu Parvela
Autoliikenteen Työnantajaliitto r.y.

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2003/59/EY,

annettu 15 päivänä heinäkuuta 2003,

maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen ⁽¹⁾,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽²⁾,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Asetuksen (ETY) N:o 3820/85 ⁽⁴⁾ 5 artiklan 1, 2 ja 4 kohdassa säädetään, että tietyillä maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen kuljettajilla on tieliikenteen kuljettajien koulutuksen vähimmäistasosta annettujen yhteisön sääntöjen mukaisesti oltava ammattitaitoa osoittava todistus, joka määräytyy iän, käytetyn ajoneuvoluokan ja ajetun reitin pituuden perusteella. Edellä mainittu vähimmäistaso määritellään direktiivissä 76/914/ETY ⁽⁵⁾.
- (2) Koska asetuksen (ETY) N:o 3820/85 säännökset koskevat vain erittäin pientä prosenttiosuutta kuljettajista ja koska kuljettajien pakollisesta koulutuksesta on säädetty vain joissakin jäsenvaltioissa, suurin osa nykyisin yhteisön alueella ajavista kuljettajista harjoittaa ammattiaan pelkän ajokortin perusteella.

⁽¹⁾ EYVL C 154 E, 29.5.2001, s. 258 ja EYVL C 20 E, 28.1.2003, s. 263.

⁽²⁾ EYVL C 260, 17.9.2001, s. 90.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 17 päivänä tammikuuta 2002 (EYVL C 271 E, 7.11.2002, s. 381), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 5 päivänä joulukuuta 2002 (EUVL C 32 E, 11.2.2003, s. 9) ja Euroopan parlamentin päätös, tehty 8 päivänä huhtikuuta 2003 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä). Neuvoston päätös, tehty 13 päivänä kesäkuuta 2003.

⁽⁴⁾ Neuvoston asetus (ETY) N:o 3820/85, annettu 20 päivänä joulukuuta 1985, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta (EYVL L 370, 31.12.1985, s. 1).

⁽⁵⁾ Neuvoston direktiivi 76/914/ETY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1976, tieliikenteen kuljettajien koulutuksen vähimmäistasosta (EYVL L 357, 29.12.1976, s. 36).

- (3) Jotta kuljettajat voisivat vastata maantieliikenteen markkinoiden kehityksen myötä syntyneisiin uusiin vaatimuksiin, yhteisön säännöt olisi laajennettava koskemaan kaikkia kuljettajia riippumatta siitä, harjoittavatko he ammattiaan omaan tai toisen lukuun itsenäisinä ammatinharjoittajina tai työntekijöinä.
- (4) Uusien yhteisön sääntöjen vahvistamisen tarkoituksena on koulutuksen avulla varmistaa kuljettajan ammattitaito sekä kuljettajan ammattiin pääsyn että sen jatkuvan harjoittamisen osalta.
- (5) Pakollisen perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen tarkoituksena on erityisesti parantaa tieturvallisuutta ja kuljettajan turvallisuutta myös niiden tehtävien yhteydessä, jotka kuljettaja hoitaa ajoneuvon ollessa pysäköitynä. Kuljettajan ammatin nykyaikaisen luonteen olisi myös herätettävä nuorissa mielenkiintoa tätä ammattia kohtaan, jotta aikoina, jolloin kuljettajista on pulaa, voitaisiin saada uusia kuljettajia palvelukseen.
- (6) Kilpailuedellytysten eriarvoisuuden välttämiseksi tätä direktiiviä olisi sovellettava kuljetustoimintaan, kun ajoneuvoa kuljettaa jäsenvaltion kansalainen tai kolmannen maan kansalainen, jolla on jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen kanssa työsuhte tai jota jäsenvaltioon sijoittautunut yritys käyttää.
- (7) Jotta jäsenvaltiot voivat osoittaa, että kuljettaja täyttää hänelle asetetut vaatimukset, jäsenvaltioiden olisi annettava kuljettajalle ammattitaitoa osoittava todistus, jäljempänä 'CAP', perustason ammattipätevyydestä tai jatkokoulutuksesta.
- (8) Koska tietyissä jäsenvaltioissa jo käytössä olevien järjestelmien välillä on eroja, jäsenvaltioiden olisi voitava valita eri vaihtoehtojen kesken perustason ammattipätevyyttä koskevien säännösten täytäntöönpanon helpottamiseksi.
- (9) Työelämässä olevien kuljettajien pätevyyden säilyttämiseksi näille kuljettajille olisi järjestettävä säännöllisin väliajoin kertauskoulutusta heidän ammattinsa hoitamisen kannalta keskeisten taitojen osalta.
- (10) Perustason ammattipätevyyden antavassa koulutuksessa ja jatkokoulutuksessa noudatettavat vähimmäisvaatimukset koskevat turvallisuussääntöjä, joita on noudatettava ajoneuvon ollessa ajossa ja pysäytettynä. Ennakoivan ajotavan — vaaratilanteiden ennakointi, muiden tiellä liikkujien huomioon ottaminen — kehittäminen rinta rinnan polttoaineen kulutuksen vähentämisen kanssa vaikuttaa myönteisesti niin yhteiskuntaan kuin itse maantiekuljetusalaan.

- (11) Tällä direktiivillä ei saisi olla vaikutusta saavutettuihin oikeuksiin niiden kuljettajien osalta, joilla on kuljettajan ammatin harjoittamiseen tarvittava ajokortti, joka on hankittu ennen sitä ajankohtaa, josta alkaen edellytetään vastaavan perustason ammattipätevyyden tai jatkokoulutuksen osoittavaa CAP-todistusta.
- (12) Vain niiden koulutuskeskusten, jotka ovat jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten hyväksymiä, olisi voitava järjestää perustason ammattipätevyyteen ja jatkokoulutukseen liittyviä kursseja. Toimivaltaisten viranomaisten olisi vahvistettava yhdenmukaiset hyväksyntäperusteet, mukaan lukien selkeästi osoitettu korkea ammatillinen pätevyys, tällaisten hyväksytyjen keskusten laadun takaa-annemiseksi.
- (13) Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten ohella myös kaikkien näiden viranomaisten nimeämien elinten olisi vastattava perustason ammattipätevyyden hankkimiseen ja jatkokoulutukseen kuuluvien kokeiden järjestämisestä. Koska tämä direktiivi on tärkeä tieliikenneturvallisuuden ja yhtäläisten kilpailuedellytysten kannalta, jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten olisi valvottava näitä kokeita.
- (14) Jäsenvaltioiden olisi säädettävä, että ensimmäinen jatkokoulutusjakso on suoritettava viiden vuoden kuluessa joko perustason ammattipätevyyttä osoittavan CAP-todistuksen antamisesta tai tietyille kuljettajille saavutettujen oikeuksien vaatimista varten asetetun määräajan päättymisestä, ja niiden olisi annettava kuljettajalle tästä CAP-todistus. Näitä ajanjaksoja olisi voitava lyhentää tai pidentää. Ensimmäisen jatkokoulutusjakson suorittaneen kuljettajan olisi suoritettava jatkokoulutusta joka viides vuosi.
- (15) Todistaakseen, että kuljettajalla, joka on jäsenvaltion kansalainen, on direktiivin mukainen CAP-todistus, ja erilaisten CAP-todistusten vastavuoroisen tunnustamisen helpottamiseksi jäsenvaltioiden olisi merkittävä asianomainen yhdenmukainen yhteisön koodi ja sen voimassaolon päättymispäivä joko ajokorttiin tai uuteen kuljettajan ammattipätevyyskorttiin, joka on jäsenvaltioiden vastavuoroisesti tunnustama ja jonka yhdenmukainen malli on tässä direktiivissä. Ammattipätevyyskortin olisi täytettävä samat turvavaatimukset kuin ajokortin, koska sen antamalla oikeuksilla on suuri merkitys tieturvallisuuden ja yhtäläisten kilpailuedellytysten kannalta. Jäsenvaltioille annettavan mahdollisuuden merkitä yhteisön koodi tähän uuteen korttiin olisi merkittävä sitä, että ne voivat vahvistaa ajokorteille voimassaoloajan, joka ei ole sama kuin jatkokoulutuksen voimassaoloaika, koska direktiivin 91/439/ETY⁽¹⁾ mukaan kukin jäsenvaltio voi kansallisin perustein määrätä antamiensa ajokorttien voimassaoloajan.
- (16) Direktiivin 91/439/ETY liitteet I ja I a olisi muutettava lisäämällä niissä olevaan yhdenmukaisten koodien ja alakoodien luetteloon uusi yhteisön koodi, jossa mainitaan päivämäärä, johon asti kuljettaja täyttää hänen ammattitaidolleen asetetut vaatimukset joko perustason ammattipätevyyden tai jatkokoulutuksen osalta.
- (17) Tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien kolmansien maiden kuljettajien ammattitaidon todistamisesta olisi annettava erityissäännökset.
- (18) Komission olisi valvottava tämän direktiivin täytäntöönpanoa ottaen erityisesti huomioon direktiivissä säädetyt erilaiset järjestelmät perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi ja annettava Euroopan parlamentille, neuvostolle, talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle asiaa koskeva kertomus.
- (19) Koska tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluu hyvin suuri määrä kuljettajia, perustason ammattipätevyyden hankkimista koskevia säännöksiä olisi sovellettava kahdessa vaiheessa sen mukaan, onko kyseessä henkilö- tai tavarakuljetus. Tämän direktiivin vaiheittaisen soveltamisen ansiosta myös jatkokoulutusjärjestelyt voidaan toteuttaa asteittain tavaraliikenteen kuljettajien perustason ammattipätevyyden hankkimista koskevan velvoitteen osalta.
- (20) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽²⁾ mukaisesti.
- (21) Perustason ammattipätevyyttä koskevien säännösten kaksivaiheisen soveltamisen huomioon ottamiseksi olisi kumottava asetuksen (ETY) N:o 3820/85 asiaa koskevat säännökset ja direktiivin 76/914/ETY.
- (22) Yhteisön oikeuden periaatteiden noudattamiseksi on kuitenkin toivottavaa, että niiden ajoneuvojen kuljettajat, joiden käytöllä katsotaan olevan vähäinen vaikutus tieturvallisuuteen, tai joille tämän direktiivin säännökset asettaisivat kohtuuttoman taloudellisen tai sosiaalisen rasituksen, vapautetaan tämän direktiivin noudattamisesta.
- (23) Koska suunnitellun toiminnan tavoitetta, joka on yhteisön laajuisen standardin asettaminen perustason ammattipätevyydelle ja jatkokoulutukselle, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin suunnitellun toiminnan laajuus ja vaikutukset huomioiden, ja ne voidaan siten saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen,

⁽¹⁾ Neuvoston direktiivi 91/439/ETY, annettu 29 päivänä heinäkuuta 1991, yhteisön ajokortista (EYVL L 237, 24.8.1991, s. 1), direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2000/56/EY (EYVL L 237, 21.9.2000, s. 45).

⁽²⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Soveltamisala

Tätä direktiiviä sovelletaan kuljetustoimintaan, jota suorittavat:

- a) jäsenvaltion kansalaiset,
- b) kolmannen maan kansalaiset, joilla on jäsenvaltioon sijoitautuneen yrityksen kanssa työsuhde tai joita jäsenvaltioon sijoittautunut yritys käyttää,

jäljempänä 'kuljettajat', jotka suorittavat maantiekuljetuksia yhteisössä seuraavanlaisilla ajoneuvoilla:

- ajoneuvot, joiden kuljettamiseen vaaditaan direktiivin 91/439/ETY mukainen luokkaan C1, C1 + E, C tai C + E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti,
- ajoneuvot, joiden kuljettamiseen vaaditaan direktiivin 91/439/ETY mukainen luokkaan D1, D1 + E, D tai D + E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti.

2 artikla

Poikkeukset

Tätä direktiiviä ei sovelleta kuljettajiin, jotka kuljettavat ajoneuvoja

- a) joiden suurin sallittu nopeus on 45 kilometriä tunnissa;
- b) jotka ovat asevoimien, pelastuspalvelun, palontorjuntaviranomaisten ja yleisestä järjestyksestä vastaavien viranomaisten käytössä tai hallinnassa;
- c) joilla tehdään tietestejä teknisiä parannuksia, korjausta tai huoltoa varten ja jotka ovat uusia tai muunnettuja ajoneuvoja, joita ei ole vielä otettu liikenteeseen;
- d) joita käytetään hätätilanteissa tai jotka on määrätty pelastustarkoituksiin;
- e) joita käytetään ajo-opetuksessa ajokortin tai 6 artiklassa ja 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) saamiseksi;
- f) joita käytetään muihin kuin kaupallisiin henkilö- tai tavarakuljetuksiin yksityiskäytössä;

- g) joilla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita ajoneuvon kuljettaja käyttää ammatiaan harjoittaessaan; tämän poikkeuksen edellytyksenä on, että ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi.

3 artikla

Ammattipätevyys ja koulutus

1. Edellä 1 artiklassa määritellyn kuljetustoiminnan harjoittamisen ehtona on velvoite hankkia perustason ammattipätevyys ja osallistua jatkokoulutukseen. Tämän vuoksi jäsenvaltioilla on oltava

- a) järjestelmä perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi

Jäsenvaltioiden on valittava seuraavien kahden vaihtoehdon välillä:

- i) sekä opetukseen osallistuminen että kokeen suorittaminen

Liitteen I osassa 2 olevan 2 kohdan 1 alakohdan mukaisesti tällaisen perustason ammattipätevyyden hankkimiseen kuuluu pakollinen opetukseen osallistuminen määrätyn ajan. Sen päätteeksi järjestetään koe. Kokeesta suoriutuneelle annetaan 6 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP).

- ii) pelkkien kokeiden suorittaminen

Liitteen I osassa 2 olevan 2 kohdan 2 alakohdan mukaisesti tällaisen perustason ammattipätevyyden hankkiminen ei edellytä pakollista opetuksen seuraamista vaan ainoastaan teoriaa ja käytäntöä koskevien kokeiden suorittamista. Kokeista suoriutuneelle annetaan 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP).

Jäsenvaltio voi kuitenkin sallia kuljettajan kuljettavan ajoneuvoa alueellaan ennen kuin hänelle on annettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP), jos hän suorittaa ammatillista koulutusta, joka kestää vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta. Ammatillisen koulutuksen puitteissa voidaan i ja ii alakohdassa tarkoitetut kokeet suorittaa vaihteittain.

- b) jatkokoulutusjärjestelmä

Jatkokoulutukseen kuuluu liitteen I osan 4 mukaisesti pakollinen opetuksen seuraaminen. Koulutuksen päätteeksi annetaan 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP).

2. Jäsenvaltiot voivat myös säätää järjestelmästä perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi nopeutetusti, jotta kuljettaja voi kuljettaa autoa 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan ii alakohdassa ja b alakohdassa sekä 3 kohdan a alakohdan i alakohdassa ja b alakohdassa tarkoitetuissa tapauksissa.

Perustason ammattipätevyyden hankkiminen nopeutetusti edellyttää liitteen I osan 3 mukaisesti pakollista opetuksen seuraamista. Opetuksen päätteeksi järjestetään koe. Kokeesta suoriutuneelle annetaan 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP).

3. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa direktiivin 96/26/EY⁽¹⁾ mukaisen ammattipätevyyttä osoittavan todistuksen saaneen kuljettajan 1 kohdan a alakohdan i ja ii alakohdassa tarkoitettuihin kokeista niiden aineiden osalta, joita mainitussa direktiivissä tarkoitettu koe koskee, ja asianmukaisissa tapauksissa kyseisten aineiden oppitunneilla käymisestä.

4 artikla

Saavutetut oikeudet

Pakollisen perustason ammattipätevyyden hankkimisesta vapautetaan kuljettajat, joilla on

- a) luokkaan D1, D1 + E, D tai D + E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti, joka on myönnetty viimeistään kahden vuoden kuluttua päivästä, jona tämä direktiivi on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä;
- b) luokkaan C1, C1 + E, C tai C + E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti, joka on myönnetty viimeistään kolmen vuoden kuluttua päivästä, jona tämä direktiivi on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä.

5 artikla

Perustason ammattipätevyys

1. Perustason ammattipätevyys ei edellytä vastaavan ajokortin hankkimista ennen koulutusta.
2. Tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvon kuljettaja voi kuljettaa
 - a) 18 vuoden ikäisestä:
 - i) ajokorttiluokkiin C ja C + E kuuluvia ajoneuvoja edellyttäen, että hänellä on 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP);
 - ii) ajokorttiluokkiin C1 ja C1 + E kuuluvia ajoneuvoja edellyttäen, että hänellä on 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP);
 - b) 21 vuoden ikäisestä ajokorttiluokkiin C ja C + E kuuluvia ajoneuvoja edellyttäen, että hänellä on 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP).
3. Matkustajaliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvon kuljettaja voi kuljettaa
 - a) 21 vuoden ikäisestä:
 - i) ajokorttiluokkiin D ja D + E kuuluvia ajoneuvoja, joita käytetään henkilökuljetuksiin säännöllisillä enintään 50 kilometrin pituisilla reiteillä, ja ajokorttiluokkiin D1 ja D1+E kuuluvia ajoneuvoja edellyttäen, että hänellä on 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP).

⁽¹⁾ Neuvoston direktiivi 96/26/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 1996, maanteiden kansallisen ja kansainvälisen tavaraliikenteen harjoittajien ammattiin pääsystä sekä tutkintotodistusten, todistusten ja muiden muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta sekä toimenpiteistä näiden liikenteenharjoittajien sijoittautumisvapauden tehokkaan käyttämisen edistämiseksi (EYVL L 124, 23.5.1996, s. 1). Viimeksi muutettu direktiivillä 98/76/EY (EYVL L 277, 14.10.1998, s. 17).

Jäsenvaltiot voivat sallia johonkin yllä mainittuun luokkaan kuuluvaa ajoneuvoa kuljettavan henkilön ajaa tällaista ajoneuvoa alueellaan 18 vuoden ikäisestä edellyttäen, että hänellä on 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP).

- ii) ajokorttiluokkiin D ja D + E kuuluvia ajoneuvoja edellyttäen, että hänellä on 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP).

Jäsenvaltiot voivat sallia johonkin yllä mainittuun luokkaan kuuluvaa ajoneuvoa kuljettavan henkilön ajaa tällaista ajoneuvoa alueellaan 20 vuoden ikäisestä edellyttäen, että hänellä on 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP). Tätä ikää voidaan alentaa 18 vuoteen, jos kuljettaja kuljettaa kyseisiä ajoneuvoja ilman matkustajia.

- b) 23 vuoden ikäisestä ajokorttiluokan D ja D + E ajoneuvoja edellyttäen, että hänellä on 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP).

4. Maanteiden tavaraliikenteen kuljettajat, joilla on 6 artiklassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP) pätevydestä kuljettaa jotakin 2 kohdassa tarkoitettuihin luokkiin kuuluvaa ajoneuvoa, vapautetaan tällaisen ammattitaitoa osoittavan todistuksen hankkimisesta muiden kyseisessä kohdassa tarkoitettujen ajoneuvoluokkien osalta, sanotun kuitenkin vaikuttamatta tämän artiklan 2 kohdassa vahvistettuihin ikärajiin.

Näitä säännöksiä sovelletaan samoin edellytyksin henkilöliikenteen kuljettajiin 3 kohdassa tarkoitettujen ajoneuvoluokkien osalta.

5. Maanteiden tavaraliikenteen kuljettajat, jotka laajentavat tai muuttavat toimintaansa harjoittaakseen henkilöliikennettä tai päinvastoin ja joilla on 6 artiklassa tarkoitettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP), vapautetaan perustason ammattipätevyyttä koskevien yhteisten osien suorittamisesta uudelleen, ja heidän on suoritettava vain uuden pätevyden edellyttämät erityiset osat.

6 artikla

Ammattitaitoa osoittava todistus (CAP) perustason ammattipätevyydestä

1. Ammattitaitoa osoittava todistus (CAP) perustason ammattipätevyydestä

- a) Kurssille osallistumisen ja kokeen perusteella annettava ammattitaitoa osoittava todistus (CAP)

Jäsenvaltioiden on 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaisesti edellytettävä, että kuljettajan ammattiin pyrkivä osallistuu opetukseen, jota järjestetään liitteessä I olevan 5 osan mukaisesti toimivaltaisten viranomaisen hyväksymässä koulutuskeskuksessa, jäljempänä 'hyväksytty koulutuskeskus'. Koulutukseen kuuluvat kaikki liitteessä I olevan 1 osan luettelossa tarkoitetut aineet. Koulutus päättyy liitteessä I olevan 2 osan 2 kohdan 1 alakohdassa tarkoitettuna kokeen läpäisemiseen. Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tai niiden nimeämät elimet järjestävät kyseisen kokeen, jonka tarkoituksena on tarkistaa, onko kuljettajan ammattiin pyrkivällä liitteessä I olevassa 1 osassa vaaditut tiedot edellä mainituista aineista. Mainitut viranomaiset tai elimet valvovat kyseisiä kokeita ja antavat kokeen läpäiselle kuljettajalle ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) perustason ammattipätevyydestä.

- b) Kokeen perusteella annettava ammattitaitoa osoittava todistus (CAP)

Jäsenvaltioiden on 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan ii alakohdan mukaisesti edellytettävä, että kuljettajan ammattiin pyrkivä läpäisee liitteessä I olevan 2 osan 2 kohdan 2 alakohdassa tarkoitetut, teoriaa ja käytäntöä testaavat kokeet. Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tai niiden nimeämät elimet järjestävät kyseiset kokeet, joiden tarkoituksena on tarkistaa, onko kuljettajan ammattiin pyrkivällä liitteessä I olevassa 1 osassa vaaditut tiedot kaikista edellä mainituista aineista. Mainitut viranomaiset tai elimet valvovat kyseisiä kokeita ja antavat kokeen läpäisseelle kuljettajalle ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) perustason ammattipätevyydestä.

2. Ammattitaitoa osoittava todistus (CAP) nopeutetulla koulutuksella saadusta perustason ammattipätevyydestä

Jäsenvaltioiden on 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti edellytettävä, että kuljettajan ammattiin pyrkivä osallistuu hyväksytyssä koulutuskeskuksessa järjestettävään opetukseen. Koulutukseen kuuluvat kaikki liitteessä I olevan 1 osan luettelossa luetellut aineet.

Koulutus päättyy liitteessä I olevassa 3 osassa tarkoitetun kokeen läpäisemiseen. Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tai niiden nimeämät elimet järjestävät kyseisen kokeen, jonka tarkoituksena on tarkistaa, onko kuljettajan ammattiin pyrkivällä liitteessä I olevassa 1 osassa vaaditut tiedot edellä mainituista aineista. Mainitut viranomaiset tai elimet valvovat kyseisiä kokeita ja antavat kokeen läpäisseelle kuljettajalle ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) nopeutetulla koulutuksella saadusta perustason ammattipätevyydestä.

7 artikla

Jatkokoulutus

Jatkokoulutus muodostuu koulutuksesta, jonka avulla 6 artiklassa tarkoitettujen ammattitaitoa osoittavien todistusten (CAP) haltijat ja 4 artiklassa tarkoitetut kuljettajat voivat täydentää ammattiinsa liittyvää keskeistä tietämystä ja jossa kiinnitetään erityistä huomiota tieturvallisuuteen ja polttoainekulutuksen vähentämiseen.

Tämän koulutuksen järjestävät hyväksytyt koulutuskeskukset liitteessä I olevan 5 osan mukaisesti. Jos kuljettaja siirtyy toisen yrityksen palvelukseen, on jo suoritettu jatkokoulutus otettava huomioon.

Jatkokoulutuksen tarkoituksena on syventää ja tarkentaa tietämystä joidenkin liitteessä I olevassa 1 osassa tarkoitettujen aineiden osalta.

8 artikla

Ammattitaitoa osoittava todistus (CAP) jatkokoulutuksesta

1. Edellä 7 artiklassa tarkoitetun jatkokoulutuksen päätyttyä jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tai hyväksytty koulutuskeskus antavat kuljettajalle ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) jatkokoulutuksesta.

2. Seuraavien kuljettajien on suoritettava ensimmäinen jatkokoulutusjakso:

- a) 6 artiklassa tarkoitetun ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) haltija viiden vuoden kuluessa todistuksen antamisesta;
- b) 4 artiklassa tarkoitetut kuljettajat viiden vuoden kuluessa 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista ajankohdista jäsenvaltioiden määräämän aikataulun mukaisesti.

Jäsenvaltiot voivat lyhentää tai pidentää a ja b alakohdassa tarkoitettua aikaa muun ohessa sitä silmällä pitäen, että sekä ajokortin että todistuksen viimeinen voimassaolopäivä olisi sama tai että jatkokoulutusjärjestelyt saadaan toteutettua asteittain. Tämän ajan on kuitenkin oltava vähintään kolme ja enintään seitsemän vuotta.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitetun ensimmäisen jatkokoulutusjakson suorittaneen kuljettajan on suoritettava jatkokoulutusjakso joka viides vuosi ja ennen jatkokoulutuksesta annetun ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) voimassaolon päättymistä.

4. Edellä 6 artiklassa tarkoitetun ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) tai tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetun ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) haltijan ja 4 artiklassa tarkoitetun kuljettajan, jotka ovat keskeyttäneet ammatinsa harjoittamisen ja jotka eivät täytä 1—3 kohdan vaatimuksia, on suoritettava jatkokoulutusjakso ennen ammatin harjoittamiseen uudelleen ryhtymistä.

5. Maanteiden tavarat- tai henkilöliikenteen kuljettajat, jotka ovat suorittaneet jatkokoulutusjakson jonkin 5 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitetun ajokorttiluokan osalta, vapautetaan jatkokoulutuksen suorittamisesta muiden mainituissa kohdissa tarkoitettujen luokkien osalta.

9 artikla

Koulutuspaikka

Edellä 1 artiklan a alakohdassa tarkoitettujen kuljettajien on hankittava edellä 5 artiklassa tarkoitettu perustason ammattipätevyys siinä jäsenvaltiossa, jossa on heidän vakainainen asuinpaikkansa, sellaisena kuin se määritellään asetuksen (ETY) N:o 3821/85⁽¹⁾ 14 artiklassa.

Edellä 1 artiklan b alakohdassa tarkoitettujen kuljettajien on hankittava kyseinen ammattipätevyys siinä jäsenvaltiossa, jossa yritys sijaitsee tai joka on myöntänyt heille työluvan.

Edellä 1 artiklan a ja b alakohdassa tarkoitettujen kuljettajien on suoritettava 7 artiklassa tarkoitettu jatkokoulutus siinä jäsenvaltiossa, jossa heidän vakainainen asuinpaikkansa on tai jossa he työskentelevät.

⁽¹⁾ Neuvoston asetus (ETY) N:o 3821/85, annettu 20 päivänä joulukuuta 1985, tieliikenteen valvontalaitteista (EYVL L 370, 31.12.1985, s. 8), asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettu komission asetuksella (EY) N:o 1360/2002 (EYVL L 207, 5.8.2001, s. 1).

10 artikla

Yhteisön koodit

1. Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset merkitsevät 6 artiklassa tarkoitetun CAP-todistuksen ja 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun CAP-todistuksen pohjalta sekä 5 artiklan 2 ja 3 kohdan sekä 8 artiklan säännökset huomioon ottaen tämän artiklan 2 kohdan mukaisen yhteisön koodin vastaavan ajokorttiluokan viereen:

- ajokorttiin, tai
- liitteessä II esitetyn yhteisön mallin mukaisesti laadittuun kuljettajan ammattipätevyyskorttiin.

Jäsenvaltioiden myöntämät kuljettajan ammattipätevyyskortit on tunnustettava vastavuoroisesti. Toimivaltaisten viranomaisten on korttia myönnettäessä varmistettava, että ajokortti, jonka numero mainitaan kortissa, on voimassa.

2. Lisätään direktiivin 91/439/ETY liitteissä I ja I a vahvistettuun yhteisön koodien luetteloon seuraava yhteisön koodi seuraavasti:

”95. asti voimassa olevan (esimerkiksi: 95.01.01.2012), 3 artiklassa tarkoitettua ammattitaitoa osoittavan CAP-todistuksen saanut kuljettaja.”

3. a) Sellaisen edellä 1 artiklan b alakohdassa tarkoitetun kuljettajan, joka kuljettaa tavaraliikenteessä käytettäviä ajoneuvoja, on todistettava, että hänellä on tässä direktiivissä säädetty ammattipätevyys ja koulutus asetuksessa (EY) N:o 484/2002⁽¹⁾ säädetyn kuljettajatodistuksen avulla.

Jäsenvaltio voi tällaisen todistuksen lisäksi myöntää kuljettajalle liitteessä II tarkoitetun ammattipätevyyskortin, johon vastaava yhteisön koodi on merkitty.

b) Sellaisen edellä 1 artiklan b alakohdassa tarkoitetun kuljettajan, joka kuljettaa henkilöliikenteessä käytettäviä ajoneuvoja, on todistettava tässä direktiivissä säädetty ammattipätevyys joko

- yhteisön koodin avulla, joka on merkitty yhteisön mallin mukaiseen ajokorttiin, jos hän on tällaisen kortin haltija, tai
- liitteessä II tarkoitetulla ammattipätevyyskortilla, johon on merkitty vastaava yhteisön koodi, tai
- kansallisella todistuksella, jonka voimassaolon jäsenvaltiot tunnustavat vastavuoroisesti alueellaan.

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 484/2002, annettu 1 päivänä maaliskuuta 2002, neuvoston asetusten (ETY) N:o 881/92 ja (ETY) N:o 3118/93 muuttamisesta kuljettajatodistuksen käyttöön ottamiseksi (EYVL L 76, 19.3.2002, s. 1).

11 artikla

Tieteen ja tekniikan kehitykseen mukauttaminen

Muutokset, jotka ovat tarpeen liitteiden I ja II mukauttamiseksi tieteen ja tekniikan kehitykseen, vahvistetaan 12 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen.

12 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea.
2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

3. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

13 artikla

Kertomus

Komissio antaa ennen 10 päivää syyskuuta 2011 Euroopan parlamentille, neuvostolle, talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle kertomuksen, jossa on ensimmäinen arviointi tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja erityisesti 3 artiklassa tarkoitettujen perustason ammattipätevyyden hankkimista koskevien eri järjestelmien keskinäisestä vastaavuudesta sekä siitä, kuinka tehokkaasti niillä saavutetaan tavoitteena oleva pätevyystaso. Kertomukseen liitetään tarvittaessa asianmukaisia ehdotuksia.

14 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä ja soveltaminen

1. Jäsenvaltioiden on saatettava voimaan tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset ennen 10 päivää syyskuuta 2006. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on sovellettava näitä säädöksiä
 - luokkiin D1, D1 + E, D ja D + E kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen tarvittavan perustason ammattipätevyyden osalta 10 päivästä syyskuuta 2008,
 - luokkiin C1, C1 + E, C ja C + E kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen tarvittavan perustason ammattipätevyyden osalta 10 päivästä syyskuuta 2009.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä ja avustettava toisiaan näiden toimenpiteiden soveltamisessa.

15 artikla

Kumoaminen

1. Muutetaan asetuksen (ETY) N:o 3820/85 5 artikla seuraavasti:

- a) Kumotaan 1 kohta 10 päivästä syyskuuta 2009;
- b) Kumotaan 2 ja 4 kohta 10 päivästä syyskuuta 2008.

2. Kumotaan direktiivi 76/914/ETY 10 päivästä syyskuuta 2009.

3. Direktiivin 76/914/ETY noudattamiseksi annettuja lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä lakataan soveltamasta:

- maanteiden henkilöliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettajiin 10 päivästä syyskuuta 2008,
- maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettajiin 10 päivästä syyskuuta 2009.

16 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

17 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 15 päivänä heinäkuuta 2003.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

P. COX

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

G. TREMONTI

LIITE I

AMMATTIPÄTEVYYTTÄ JA KOULUTUSTA KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

1 jakso: Oppiaineiden luettelo

Jäsenvaltioiden on perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen arvioinnissa otettava huomioon vähintään tähän luetteloon sisältyvissä aineissa hankitut tiedot. Kuljettajan ammattiin pyrkivillä on oltava sellaiset tiedot ja käytännön taidot, että he kykenevät ajamaan turvallisesti kyseisen ajokorttiluokan ajoneuvoja.

Vähimmäistasona pidetään päätöksen 85/368/ETY⁽¹⁾ liitteessä I säädetyn koulutustasojärjestelmän 2 tasoa eli oppivelvolisuuskoulutusta, jota on täydennetty ammatillisella koulutuksella.

1. Turvallisuussääntöihin perustuva järkevän ajokäyttäytymisen parantaminen

Kaikki ajokortit

1.1 tavoite: tuntee voimansiirron ominaisuudet sen käytön optimoimiseksi

vääntömomenttiin, tehoon ja moottorin ominaiskulutukseen liittyvät käyrät, käyntinopeusmittarin optimikäyttö, vaihteiston välityssuhteeseen liittyvät kaaviot,

1.2 tavoite: tuntee hallintalaitteiden tekniset ominaisuudet ja toiminta ajoneuvon hallitsemiseksi, kulumisen minimoimiseksi ja toimintahäiriöiden ennaltaehkäisemiseksi

paineöljykäyttöisten jarrupiirien erityisominaisuudet, jarrujen ja hidastinten käyttörajoitukset, jarrujen ja hidastimen yhteiskäyttö, nopeuden ja vaihteiston välityssuhteen yhteyden parantaminen, ajoneuvon inertian hyödyntäminen, hidastus- ja jarrutuskeinojen käyttö alamäessä, toimenpiteet toimintahäiriöiden varalle,

1.3 tavoite: osata optimoida polttoaineen käyttö

polttoaineen käytön optimointi soveltamalla kohtien 1.1 ja 1.2 taitotietoa,

Ajokortit C, C + E, C1 ja C1 + E

1.4 tavoite: osata kuormittaa ajoneuvo turvallisuussääntöjen ja ajoneuvon tarkoituksenmukaisen käytön mukaisesti

ajoneuvoihin liikkeessä vaikuttavat voimat, vaihteiston välityssuhteiden käyttö ajoneuvon kuorman ja tieprofiilin mukaan, ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän hyötykuorman määrittäminen, hyötytilavuuden määrittäminen, kuormituksen jakautuminen, akselin ylikuormituksen seuraukset, ajoneuvon vakaus ja painopiste, pakkausten ja kuormalavojen tyypit,

tärkeimmät lukitusta edellyttävät tavaraluokat, kiilaus- ja lukitusmenetelmät, lukitushihnojen käyttö, lukituslaitteiden tarkistus, käsittelylaitteiden käyttö, suojapeitteiden asettaminen ja poistaminen,

Ajokortit D, D + E, D1 ja D1 + E

1.5 tavoite: pystyä huolehtimaan matkustajien turvallisuudesta ja mukavuudesta

pitkittäisten ja poikittaisten liikkeiden hallinta, tienkäytön jakaminen, sijainti ajoradalla, pehmeä jarrutus, akselinyhteyden hallinta, erityisinfrastruktuurien käyttö (julkiset alueet, erikoiskaistat), turvallisen ajamisen ja kuljettajan muiden tehtävien välisten ristiriitojen ratkaiseminen, vuorovaikutus matkustajien kanssa, tiettyjen matkustajaryhmien kuljettamiseen liittyvät erityispiirteet (vammaiset, lapset),

1.6 tavoite: osata kuormittaa ajoneuvo turvallisuussääntöjen ja ajoneuvon tarkoituksenmukaisen käytön mukaisesti

ajoneuvoihin liikkeessä vaikuttavat voimat, vaihteiston välityssuhteiden käyttö ajoneuvon kuorman ja tieprofiilin mukaan, ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän hyötykuorman määrittäminen, kuormituksen jakautuminen, akselin ylikuormituksen seuraukset, ajoneuvon vakaus ja painopiste,

⁽¹⁾ Neuvoston päätös 85/368/ETY, tehty 16 päivänä heinäkuuta 1985, Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden ammatillisen koulutuksen todistusten vastaavuudesta (EYVL L 199, 31.7.1985, s. 56).

2. Säännösten soveltaminen

Kaikki ajokortit

2.1 tavoite: tuntee tieliikenteen sosiaalinen ympäristö ja siihen liittyvä säännöstö

kuljetusalan enimmäistyöajat; asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 periaatteet, soveltaminen ja seuraukset; seuraamukset ajopiirturin käyttämättä jättämisestä, virheellisestä käytöstä tai väärentämisestä; tieliikenteen sosiaalisen ympäristön tunteminen: kuljettajan oikeudet ja velvollisuudet perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen osalta,

Ajokortit C, C + E, C1 ja C1 + E

2.2 tavoite: tuntee tavarankuljetusta koskeva säännöstö

kuljetusluvut, tavarankuljetusta koskevien vakiosopimusten velvoitteet, kuljetussopimukseen kuuluvien asiakirjojen laadinta, kansainvälisten kuljetusluvut, tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn yleissopimuksen (CMR-sopimuksen) velvoitteet, kansainvälisen rahtikirjan laadinta, rajanylitys, huolitsijat, tavaroiden mukana olevat erityisasiakirjat,

Ajokortit D, D + E, D1 ja D1 + E

2.3 tavoite: tuntee matkustajien kuljetusta koskeva säännöstö

erityisryhmien kuljettaminen, bussien turvalaitteet, turvavyöt, ajoneuvon kuormitus,

3. Terveys, tie- ja ympäristöturvallisuus, palvelu, logistiikka

Kaikki ajokortit

3.1 tavoite: tiedostaa liikenteeseen ja työtapaturmiin liittyvät riskit

kuljetusalan työtapaturmien tyypit, tieliikenteen onnettomuustilastot, raskaiden ajoneuvojen ja linja-autojen osallisuus onnettomuuksiin, inhimilliset, aineelliset ja taloudelliset seuraukset,

3.2 tavoite: pystyä ennalta ehkäisemään rikollisuus ja salamatkustajien kuljetus

yleinen informaatio, seuraukset kuljettajien kannalta, torjuntatoimenpiteet, tehtävät tarkistukset, kuljettajien vastuuseen liittyvä lainsäädäntö,

3.3 tavoite: pystyä ennalta ehkäisemään fyysiset riskit

ergonomiaperiaatteet: riskialttiit liikkeet ja asennot, fyysinen kunto, käsittelyharjoitukset, henkilökohtaiset suojavausteet,

3.4 tavoite: tiedostaa fyysisen ja henkisen suorituskyvyn merkitys

terveellisen ja tasapainoisen ruokavalion periaatteet, alkoholin vaikutukset, lääkkeet ja muut käyttäytymiseen vaikuttavat aineet, väsymyksen ja stressin oireet, syyt ja vaikutukset, työn ja levon perusrytmin keskeinen merkitys,

3.5 tavoite: kyetä arvioimaan hätätilanteita

toiminta hätätilanteessa: tilanteen arviointi, tilanteen pahenemisen estäminen, avun kutsuminen paikalle, loukkaantuneiden auttaminen ja ensiavun antaminen, toimenpiteet tulipalon varalta, raskaan tavaraliikenteen ajoneuvossa olevien tai bussimatkustajien evakuoiminen, kaikkien matkustajien turvallisuudesta huolehtiminen, väkivaltatilanteissa toimiminen, vahinkoilmoituksen laadinnan pääperiaatteet,

3.6 tavoite: osata käyttäytyä yrityksen imagoa tukevalla tavalla

kuljettajan käyttäytyminen ja yrityksen imago: kuljettajan työn laadun merkitys yritykselle, kuljettajan eri roolit, kuljettajan työssään kohtaamat henkilöt, ajoneuvon kunnossapito, työn organisointi, riidan seuraukset kaupallisella ja taloudellisella tasolla,

Ajokortit C, C + E, C1 ja C1 + E

3.7 tavoite: tuntee tavarankuljetusten taloudellinen ympäristö ja markkinajärjestelmä

tiekuljetukset suhteessa muihin kuljetusmuotoihin (kilpailu, rahtaaajat), tiekuljetusten eri toimintamuodot (muiden lukuun ja omaan lukuun tehtävät kuljetukset, kuljetuksiin liittyvät toiminnot), kuljetusyritysten päätyyppien ja kuljetuksiin liittyvien toimintojen organisaatiot, erityiskuljetusmuodot (säiliökuljetukset, kylmäkuljetukset jne.), alan kehitys (palvelujen monipuolistaminen, rautatie-maantiekuljetukset, alihankinnat jne.),

Ajokortit D, D + E, D1 ja D1 + E

3.8 tavoite: tuntee matkustajakuljetusten taloudellinen ympäristö ja markkinajärjestelmä

tiekuljetukset suhteessa muihin kuljetusmuotoihin (raideliikenne, yksityisautot), tiekuljetusten eri toimintamuodot, maan rajojen ylittäminen (kansainvälinen liikenne), matkustajakuljetusyritysten päätyyppien organisaatiot.

2 jakso: 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetty pakollinen perustason ammattipätevyys

2.1 *Opetukseen osallistumisen ja kokeen suorittamisen käsittävä vaihtoehto*

Perustason ammattipätevyyden hankkimiseen sisältyy opetusta kaikissa 1 jaksossa luetelluissa oppiaineissa. Tämän perustason ammattipätevyyteen liittyvän koulutustason keston on oltava 280 tuntia.

Kunkin kuljettajan on saatava vähintään 20 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta asianomaisen luokan ajoneuvolla, joka täyttää vähintään direktiivissä 91/439/ETY vahvistetut testiajoneuvojen vaatimukset.

Edellä tarkoitettussa henkilökohtaisessa ajo-opetuksessa kuljettajan ammattiin pyrkivän seurassa on oltava opettaja, joka on hyväksytyn koulutuslaitoksen palveluksessa. Kukin kuljettaja voi saada henkilökohtaista ajo-opetusta enintään 8 tuntia edellä mainituista 20 tunnista erityisellä testialueella tai korkeatasoisessa simulaattorissa, jotta voidaan arvioida edistymistä turvallisuusmääräyksiin perustuvassa järkevässä ajokäyttätymisessä. Tarkoituksena on erityisesti arvioida ajoneuvon hallintaa kunnoltaan vaihtelevilla ajoradoilla vaihtelevissa ilmasto-olosuhteissa valoisaan ja pimeään aikaan.

5 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen kuljettajien osalta perustason ammattipätevyyteen liittyvän koulutuksen keston on oltava 70 tuntia, joista 5 tuntia on henkilökohtaista ajo-opetusta.

Tämän koulutuksen jälkeen jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset teettävät tai niiden nimeämä yksikkö teettää kuljettajalla kirjallisen tai suullisen kokeen. Koe sisältää vähintään yhden kysymyksen 1 jaksossa esitetyn oppiaineluettelon jokaista tavoitetta kohti.

2.2 *Pelkkien kokeiden suorittamisen käsittävä vaihtoehto*

Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tai niiden nimeämä yksikkö järjestävät edellä tarkoitettua teoria- ja käytännön kokeet tarkistaakseen, että kuljettajan ammattiin pyrkivien tietojen taso vastaa 1 jaksossa edellytettyä tasoa kaikkien siinä esitettyjen tavoitteiden ja aineiden osalta.

a) Teoriakoe koostuu vähintään kahdesta osasta:

- i) kysymykset, joko monivalintatehtävänä tai suoraan vastattavina kysymyksinä tai näiden kahden yhdistelmänä,
- ii) tilanteiden tarkastelu.

Teoriakokeen vähimmäiskeston on oltava 4 tuntia.

b) Käytännön koe koostuu kahdesta osasta:

- i) ajokoe, jonka tarkoituksena on arvioida edistymistä turvallisuussääntöihin perustuvassa järkevässä ajokäyttätymisessä. Ajokoe toteutetaan mahdollisuuksien mukaan taajaman ulkopuolella sijaitsevilla teillä, moottoriliikenneteillä ja moottoriteillä (tai vastaavilla), sekä kaikenlaisilla kaupunkiliikenneväylillä, joilla on oltava sellaisia ongelmakohtia, joita kuljettaja todennäköisesti työssään kohtaa. Ajokoe olisi hyvä suorittaa vilkkaukseltaan vaihtelevissa liikenneolosuhteissa. Ajoaika tiellä on käytettävä optimaalisesti, jotta kuljettajan ammattiin pyrkivää voidaan arvioida kaikilla sellaisilla liikennevyöhykkeillä, joita kuljettaja todennäköisesti työssään kohtaa. Ajokokeen vähimmäiskeston on oltava 90 minuuttia.
- ii) käytännön koe, joka kattaa vähintään kohdat 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3 ja 3.5.

Käytännön kokeen vähimmäiskeston on oltava 30 minuuttia.

Käytännön kokeessa käytettävän ajoneuvon on vastattava vähintään direktiivissä 91/439/ETY vahvistettuja testiajoneuvojen vaatimuksia.

Käytännön koetta voidaan täydentää kolmannella osalla, joka toteutetaan erityisellä testialueella tai korkeatasoisessa simulaattorissa, jotta voidaan arvioida edistymistä turvallisuusmääräyksiin perustuvassa järkevässä ajokäyttätymisessä. Tarkoituksena on erityisesti arvioida ajoneuvon hallintaa kunnoltaan vaihtelevilla ajoradoilla vaihtelevissa ilmasto-olosuhteissa valoisaan ja pimeään aikaan.

Tämän vapaaehtoisen ajokokeen kesto ei ole määrätty. Jos kuljettaja läpäisee kokeen, sen kesto voidaan lyhentää i alakohdassa tarkoitettua ajokokeen 90 minuutista, kuitenkin enintään 30 minuutilla.

5 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen kuljettajien osalta teoriakoe kattaa ainoastaan ne 1 jaksossa luetellut oppiaineet, jotka koskevat uuden perustason ammattipätevyysvaatimuksen kattamia ajoneuvoja. Näiden kuljettajien on kuitenkin suoritettava käytännön koe kokonaisuudessaan.

3 jakso: 3 artiklan 2 kohdassa säädetty perustason ammattipätevyyttä koskeva nopeutettu koulutus

Perustason ammattipätevyyttä koskevaan nopeutettuun koulutukseen on sisällyttävä opetusta kaikissa 1 jaksossa luetelluissa oppiaineissa. Sen keston on oltava 140 tuntia.

Kunkin kuljettajan on saatava vähintään 10 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta asianomaisen luokan ajoneuvolla, joka täyttää vähintään direktiivissä 91/439/ETY vahvistetut testiajoneuvojen vaatimukset.

Edellä tarkoitettussa henkilökohtaisessa ajo-opetuksessa kuljettajan ammattiin pyrkivän seurassa on oltava opettaja, joka on hyväksytyn koulutuskeskuksen palveluksessa. Kukin kuljettaja voi saada henkilökohtaista ajo-opetusta enintään 4 tuntia edellä mainituista 10 tunnista erityisellä testialueella tai korkeatasoisessa simulaattorissa, jotta voidaan arvioida edistymistä turvallisuusmääräyksiin perustuvassa järkevässä ajokäyttäytymisessä. Tarkoituksena on erityisesti arvioida ajoneuvon hallintaa kunnoltaan vaihtelevilla ajoradoilla vaihtelevissa ilmasto-olosuhteissa valoisaan ja pimeään aikaan.

5 artiklan 5 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettujen kuljettajien osalta perustason ammattipätevyyttä koskevan nopeutetun koulutuksen keston on oltava 35 tuntia, josta 2 tuntia 30 minuuttia on henkilökohtaista ajo-opetusta.

Tämän koulutuksen jälkeen jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset teettävät tai niiden nimeämä yksikkö teettää kuljettajalla kirjallisen tai suullisen kokeen. Koe sisältää vähintään yhden kysymyksen 1 jaksossa esitetyn oppiaineluettelon jokaista tavoitetta kohti.

4 jakso: 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetty pakollinen jatkokoulutus

Pakolliset jatkokoulutuskurssit järjestää hyväksytty koulutuskeskus. Jatkokoulutuksen keston on oltava 35 tuntia joka viides vuosi, ja se järjestetään jaksoissa, joiden kunkin kesto on vähintään 7 tuntia. Osa jatkokoulutuksesta voidaan toteuttaa korkeatasoisissa simulaattoreissa.

5 jakso: Perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen hyväksyminen

5.1 Perustason ammattipätevyyteen liittyvää koulutusta ja jatkokoulutusta järjestävien koulutuskeskusten on oltava jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten hyväksymiä. Hyväksyntä voidaan myöntää ainoastaan kirjallisesta pyynnöstä. Pyyntöön liitettävien asiakirjojen on sisällettävä seuraavat tiedot:

- 5.1.1 asianmukainen pätevyyttä ja koulutusta koskeva ohjelma, josta käyvät ilmi opetettavat asiat sekä ehdotettu toteutussuunnitelma ja opetusmenetelmät;
- 5.1.2 selvitys opettajien pätevyydestä ja toiminta-aloista;
- 5.1.3 selvitys kurssien pitopaikoista, opetusmateriaalista, käytännön harjoituksia varten varatuista resursseista sekä käytettävästä ajoneuvokannasta;
- 5.1.4 selvitys kurssien osallistumisehdoista (osallistujien lukumäärä).

5.2 Toimivaltaisen viranomaisen on myönnettävä hyväksyntä kirjallisesti ja seuraavin ehdoin:

- 5.2.1 koulutus on annettava pyynnön mukana olleiden asiakirjojen mukaisesti;
- 5.2.2 toimivaltaisella viranomaisella on oltava mahdollisuus lähettää valtuuttamiaan henkilöitä seuraamaan koulutusta ja sillä on oltava oikeus valvoa hyväksytyjä keskuksia kurssien ja kokeiden toteuttamistapojen ja asianmukaisen kulun osalta.
- 5.2.3 hyväksyntä voidaan peruuttaa kokonaan tai toistaiseksi, jos sen ehdot eivät enää täyty.

Hyväksytyt keskuksien on taattava, että opettajat tuntevat hyvin uusimmat määräykset ja koulutusta koskevat säännöt. Opettajien on osana erityistä valintamenettelyä voitava osoittaa didaktiset ja pedagogiset tiedot. Koulutuksen käytännön osaa varten opettajien on voitava osoittaa kokemus kuljettajan ammatista tai vastaava ajokokemus, kuten kokemus raskaiden ajoneuvojen ajo-opetuksen antamisesta.

Koulutusohjelma on laadittava hyväksynnän ja kohdissa 1 jaksossa mainittujen oppiaineiden mukaisesti.

LIITE II

KULJETTAJAN AMMATTIPÄTEVYYSKORTTIA VARTEN VAHVISTETTUA EUROOPAN YHTEISÖN MALLIA KOSKEVAT SÄÄNNÖKSET

1. Kortin fyysisten ominaisuuksien on oltava standardien ISO 7810 ja ISO 7816-1 mukaiset.

Tarkistamismenetelmien, joilla varmistetaan kortin fyysisten ominaisuuksien yhdenmukaisuus kansainvälisten standardien kanssa, on oltava standardin ISO 10373 mukaiset.

2. Kuljettajan ammattipätevyyskortti on kaksipuolinen:

Etupuolella on:

- a) otsake "kuljettajan ammattipätevyyskortti" painettuna suurikokoisilla kirjaimilla kortin myöntävän jäsenvaltion kielellä tai kielillä;
- b) kortin myöntävän jäsenvaltion nimi (vapaaehtoinen merkintä);
- c) kortin myöntävän jäsenvaltion kansainvälinen tunnus negatiivina sinisessä ja kahdentoista keltaisen tähden ympäröimässä suorakulmiossa; jäsenvaltioiden kansainväliset tunnukset ovat seuraavat:

B: Belgia

DK: Tanska

D: Saksa

GR: Kreikka

E: Espanja

F: Ranska

IRL: Irlanti

I: Italia

L: Luxemburg

NL: Alankomaat

A: Itävalta

P: Portugali

FIN: Suomi

S: Ruotsi

UK: Yhdistynyt kuningaskunta

- d) korttia koskevat, seuraavalla tavalla numeroidut tiedot:

- 1. haltijan sukunimi
- 2. haltijan etunimi (etunimet)
- 3. haltijan syntymäaika ja -paikka
- 4. a) myöntämispäivä
- b) viimeinen voimassaolopäivä
- c) myöntänyt viranomainen (voidaan painaa kortin kääntöpuolelle)
- d) numero, joka on hallinnollisia tarkoituksia varten annettu muu kuin ajokortin numero (vapaaehtoinen)
- 5. a) ajokortin numero
- b) kortin sarjanumero
- 6. haltijan valokuva
- 7. haltijan allekirjoitus
- 8. vakinainen asuinpaikka, kotipaikka tai postiosoite (vapaaehtoinen merkintä)
- 9. ajoneuvoluokat tai alaluokat, joiden osalta kuljettaja täyttää perustason ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevat vaatimukset;

- e) merkintä "Euroopan yhteisöjen malli" painettuna kortin myöntävän jäsenvaltion kielellä tai kielillä ja merkintä "kuljettajan ammattipätevyyskortti" kaikilla muilla Euroopan yhteisöjen kielillä sinisellä painettuna muodostavat kortin taustan:

tarjeta de cualificación del conductor

chaufføruddannelsesbevis

Fahrerqualifizierungsnachweis

δελτίο επιμόρφωσης οδηγού

driver qualification card

carte de qualification de conducteur

cárta cáilíochta tiomána

carta di qualificazione del conducente

kwalificatiekaart bestuurder

carta de qualificação do motorista

kuljettajan ammattipätevyyskortti

yrkeskompetensbevis för förare

- f) viitevärit:

— sininen: Pantone Reflex blue

— keltainen: Pantone yellow

Kääntöpuolella on:

- a) 9. ajoneuvoluokat tai alaluokat, joiden osalta kuljettaja täyttää perustason ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevat vaatimukset;

10. tämän direktiivin 10 artiklassa säädetty yhteisön koodi;

11. tila hallintoa varten tarvittaville tai liikenneturvallisuuteen liittyville tiedoille, jotka kortin myöntänyt jäsenvaltio mahdollisesti lisää (vapaaehtoinen merkintä). Jos merkintä liittyy tässä liitteessä määriteltyihin tietoihin, merkinnän eteen lisätään vastaavan kohdan numero;

- b) kortin sivuilla 1 ja 2 olevien numerokohtien (ainakin kohtien 1, 2, 3, 4 a, 4 b, 4 c, 5 a, 5 b ja 10) selitykset.

Jos jäsenvaltio haluaa tehdä tällaiset merkinnät kansallisella kielellä, joka on muu kuin englanti, espanja, hollanti, italia, kreikka, portugali, ranska, ruotsi, saksa, suomi tai tanska, sen on laadittava kuljettajan ammattipätevyyskortti kaksikielisenä käyttäen myös jotakin edellä mainituista kielistä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän liitteen muiden säännösten soveltamista.

3. Turvallisuus, mukaan lukien tietosuoja

Kuljettajan ammattipätevyyskortin osatekijöillä pyritään estämään kaikenlainen väärentäminen tai kortin käsittely ja havaitsemaan niiden yritykset.

Jäsenvaltion on huolehdittava siitä, että kortin turvataso vastaa vähintäänkin ajokortin turvatasoa.


4. Erityissäännökset

Jäsenvaltiot voivat komissiota kuultuaan lisätä korttiin värejä tai merkintöjä, kuten viivakoodin, kansallisia tunnuksia ja turvallisuutta lisääviä ominaisuuksia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän liitteen muiden säännösten soveltamista.

Ammattipätevyyskorttien vastavuoroisen tunnustamisen vuoksi viivakoodi saa sisältää ainoastaan ne tiedot, jotka jo ovat näkyvissä kortissa tai jotka ovat tarpeellisia kortin myöntämismenettelyssä.

KULJETTAJAN AMMATTIPÄTEVYYSKORTTIA VARTEN VAHVISTETTU EUROOPAN YHTEISÖN MALLI

Etupuoli

	KULJETTAJAN AMMATTIPÄTEVYYSKORTTI		(JÄSEN VALTIO)
	1. 2. 3. 4a. 4b. 4c. (4d.) 5a. 5b. 7. (8.)		
6. VALOKUVA	9.		

Kääntöpuoli

11.	9.	10.
1. Sukunimi 2. Etunimi (etunimet) 3. Syntymäaika ja -paikka 4a. Kortin myöntämispäivä 4b. Kortin viimeinen voimassaolopäivä 4c. Kortin myöntänyt viranomainen 5a. Ajokortin numero 5b. Kortin sarjanumero 10. Yhteisön koodi	C1	
	C	
	D1	
	D	
	C1E	
	CE	
	D1E	
DE		

LiVL 13/2001 vp - U 21/2001 vp

Liikennevaliokunnan lausunto 13/2001 vp

Valtioneuvoston kirjelmä ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen kuljettajien ammattikoulutuksesta (kuljettajan ammattikoulutus)

Suurelle valiokunnalle

Johdanto

Vireilletulo

Eduskunnan puhemies on 6 päivänä huhtikuuta 2001 lähettänyt valtioneuvoston kirjelmän komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen kuljettajien ammattikoulutuksesta (U 21/2001 vp) käsiteltäväksi suureen valiokuntaan ja samalla määrännyt, että liikennevaliokunnan on annettava asiasta lausuntonsa suurelle valiokunnalle. Liikenne- ja viestintäministeriö on antanut valiokunnalle lisäselvitykset 30.4.2001 ja 10.5.2001.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina:

- liikenne- ja viestintäministeri Olli-Pekka Heinonen, apulaisosastopäällikkö Reino Lampinen, vanhempi hallitussihteeri Jorma Hörkkö ja vanhempi hallitussihteeri Eija Maunu, liikenne- ja viestintäministeriö
- lainsäädäntöneuvos Tommi Parkkola, valtiovarainministeriö
- opetusneuvos Markku Lappalainen ja erikoissuunnittelija Timo Repo, Opetushallitus
- ajoneuvotarkastaja Jorma Pirinen, Puolustusvoimat
- projektipäällikkö Esa Mannisenmäki, Linja-autoliitto
- puheenjohtaja Seppo Asikainen, Suomen Autokoululiitto ry
- apulaisjohtaja Pasi Moisio, Suomen Kuorma-autoliitto
- toiminnanjohtaja Tero Anttila, Suomen Paikallisliikenneliitto

Lisäksi kirjallisen lausunnon on antanut Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT.

Valtioneuvoston kirjelmä

Ehdotus

Komissio ehdottaa maantieliikenteen raskaan kaluston kuljettajille pakollista alalletulokoulutusta. Koulutus olisi erillistä ajokorttikoulutuksesta ja vaarallisten aineiden kuljettamista koskevista säännöksistä. Koulutukseen tulevilla tulisi olla tarvittavan luokan ajokortti. Jos koulutus annettaisiin osana ammatillista koulutusta ennen 18 vuoden ikää, ajokorttia ei kuitenkaan vaadittaisi. Alalletulokoulutus ei koskisi ennestään alalla toimivia. Vaatimuksesta vapautettuja olisivat myös ne, jotka olisivat direktiivin voimaantuloa edeltäneen viiden vuoden aikana harjoittaneet ammattiaan vähintään kolmen vuoden ajan.

Ehdotettu peruskoulutus olisi joko täyttä peruskoulutusta tai vähimmäisperuskoulutusta riippuen alalle pyrkivän iästä ja kuljetettavan ajoneuvon luokasta. Kaikkien kuljettajien olisi kuitenkin saatava ainakin vähimmäisperuskoulutus. Täyden peruskoulutuksen kesto olisi 420 tuntia ja vähimmäiskoulutuksen kesto 210 tuntia.

Tavaraliikenteen kuljettajaksi C- ja CE-luokan ajoneuvolla pääsisi 18-vuotiaana täyden peruskoulutuksen perusteella ja C1- ja C1E-luokan ajoneuvolla vähimmäisperuskoulutuksen perusteella. Vähimmäiskoulutuksen perusteella pääsisi C- ja CE-luokan ajoneuvon ammattikuljettajaksi 21-vuotiaana. Kuljettajaksi henkilöliikenteeseen voisi päästä täyden peruskoulutuksen perusteella jo 18-vuotiaana. Tällöin olisi oikeus kuljettaa D- ja DE-luokan ajoneuvoa henkilökuljetuksissa säännöllisillä, enintään 50 kilometrin pituisilla reiteillä ja D1- ja D1E-luokan ajoneuvolla ilman eri rajoituksia. 21 vuoden ikä yhdessä täyden peruskoulutuksen kanssa antaisi oikeuden D- ja DE-luokan ajoneuvon ja yhdessä vähimmäisperuskoulutuksen kanssa D1- ja D1E-luokan ajoneuvon kuljettamiseen ammattiliikenteessä. Oikeus toimia D- ja DE-luokan ajoneuvon kuljettajana olisi mahdollista saavuttaa vähimmäisperuskoulutuksen perusteella 24-vuotiaana.

Ammatissa toimiminen edellyttäisi säännöllistä jatkokoulutusta. Kaikkien kuljettajien olisi osallistuttava viiden vuoden välein jatkokoulutukseen, jonka kesto olisi 35 tuntia. Ehdotuksen mukaan koulutus olisi annettava yhtäjaksoisesti viitenä peräkkäisenä päivänä.

Direktiivissä määriteltäisiin ainoastaan koulutuksen vähimmäistaso. Jäsenvaltiot voisivat kansallisesti asettaa koulutusta koskevia lisävaatimuksia. Jäsenvaltiot saisivat vapaasti päättää sen, miten ne järjestävät ammattikoulutuksen.

Direktiivin ehdotetaan tulevan voimaan vuoden 2004 alusta.

Suomen ajokorttisäännöksissä on asetettu vaatimukset iästä ja pätevyydestä koulutuksen tai ajokokemuksen kautta hankittuna niin, että ajokortin suorittaminen sinällään oikeuttaa toimimaan ammattikuljettajana. Ehdotus palauttaisi Suomessa aiemmin voimassa olleen erotelun yksityis- tai ammattiajoon. Henkilöliikenteen kuljettajien kohdalla ehdotus merkitsi ikärajan laskemista nykyisestä 21 vuodesta 18 vuoteen. Muutoksella olisi vaikutusta periaatteeseen, jonka mukaan henkilöliikenteen kuljettajana ei ole ollut mahdollista toimia ennen kaksivaiheisen ajokorttijärjestelmän loppuun saattamista ja pysyvän ajo-oikeuden saamista. Jatkokoulutusvaatimus ja sen vaikutus ammatissa jatkamiseen aiheuttanee tarvetta lain tasoiseen sääntelyyn.

Ehdotuksesta aiheutuu taloudellisia vaikutuksia. Ehdotus edellyttäisi koulutuskapasiteetin olennaista lisäystä sekä ammattikuljettajakoulutuksen että kouluttajakoulutuksen osalta. Ammatillisen koulutuksen saaneiden osuus kaikista kuorma-autonkuljettajista on ollut vain 5 % ja linja-auton ajokortin suorittaneista noin 25 %. Koulutuksen aiheuttamaa kustannuslisää kuljetusyrityksille valtioneuvosto pitää vähäisenä.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto yhtyy ehdotuksessa esitettyyn näkemykseen, jonka mukaan koulutuksen avulla voidaan parantaa kuljettajien edellytyksiä toimia ammatissaan. Valtioneuvosto kannattaa pakollista alalletulokoulutusta, mutta katsoo, että mahdollisuus ammattiin pääsyyn ajokokemuksen kautta tulisi säilyttää ylimenokautena kuljettajapulan estämiseksi. Valtioneuvosto pitää hyvänä sitä, että ikävaatimuksia tarkistamalla voitaisiin avata mahdollisuus peruskoulun jälkeisen ammatillisen koulutuksen järjestämiseen myös henkilöliikenteen kuljettajiksi aikoville, ja tätä kautta vaiheittaiseen etenemiseen ammatissa. Valtioneuvosto suhtautuu kuitenkin varauksellisesti ikärajojen alentamiseen pelkän direktiivissä tarkoitetun peruskoulutuksen perusteella. Valtioneuvosto hyväksyy ehdotuksen pakollisesta jatkokoulutuksesta, mutta edellyttää sen toteuttamistapaan joustavuutta. Koulutus tulisi olla toteutettavissa useampaan osioon jaettuna viiden vuoden aikana. Direktiiviehdotuksessa edellytetään opettajilta viiden vuoden kuljettajakokemusta. Valtioneuvoston mukaan tämä voi johtaa opettajapulaan. Valtioneuvoston mukaan työkokemusvaatimus voisi olla kaksi vuotta.

Valiokunnan kannanotot

Perustelut

Valiokunta yhtyy valtioneuvoston ja kuulemiensa asiantuntijoiden kantaan ja *suhtautuu myönteisesti vaatimukseen alalletulokoulutuksen säätämisestä pakolliseksi*. Ehdotukseen sisältyvä ajatus alalle tulosta koulutuksen kautta nostaa alan houkuttelevuutta, parantaa kuljettajien pätevyyttä ja liikenneturvallisuutta. Valiokunta kuitenkin korostaa, että koulutusvaatimuksen toteuttaminen on kaikkea muuta kuin ongelmatonta. Direktiiviehdotusta on kehitettävä ja kansallisia toimenpiteitä valmisteltava siten, että asetetut tavoitteet voidaan saavuttaa ilman, että kuljettajapula pahenee ja kuljetusyritysten kilpailukyky heikkenee. Valiokunta toteaa, että tällä hetkellä monet tekijät vaikuttavat kuljettajapulaan ja sen pahenemiseen. Yksi niistä on joukkoliikenteen kilpailuttaminen ja siitä aiheutuvat määräaikaisten työsuhteet, jotka vähentävät alan houkuttelevuutta. Uusien kuljettajapulaa pahentavien olosuhteiden syntyminen on estettävä.

Vain pieni osa nykyään alalla toimivista kuljettajista on saanut työhönsä ammatillisen koulutuksen. Alalle tullaan pääosin ajokokemuksen kautta tai puolustusvoimissa saatuun kuljettajakoulutukseen pohjautuen. Direktiivin myötä molemmat pääsääntöiset alalletuloväylät tukkeutuisivat. *Valiokunnan käsityksen mukaan direktiiviehdotuksen hyväksyminen edellyttää, että siirtymäaika pakollisen alalletulokoulutusvaatimuksen osalta on riittävän pitkä ja joustava, jotta ylimenokautena kuljettajien tulo alalle myös kokemuksen kautta voidaan turvata. Direktiiviin voitaisiin sisällyttää myös pitkäaikainen ajanjakso, jonka aikana direktiivin mukaisen pätevyyden voisi osoittaa näyttökokeella ilman täysimittaista osallistumista pakolliseen koulutukseen.*

Puolustusvoimat on tällä hetkellä suurin kuorma-autonkuljettajien ammattikouluttaja ja kattaa noin 50 % maamme kuljettajantarpeesta. Puolustusvoimissa koulutetut ovat työmarkkinoilla kysyttyjä kuljettajia. On myös puolustusvoimien ja maanpuolustuksen etu, että armeijassa koulutetut toimivat kuljettajan ammatissa ja siten ylläpitävät taitojaan. *Valiokunta katsoo, että kansallisin toimenpitein on huolehdittava siitä, että puolustusvoimissa saatu kuljettajakoulutus voidaan lukea täysimääräisesti hyväksi direktiivin mukaisessa pakollisessa kuljettajakoulutuksessa.*

Valiokunta toteaa, että jos direktiivi tulee voimaan suunnitellussa aikataulussa, koulutuksen järjestämisellä on kiire. On esimerkiksi varmistettava, että suunniteltu koulutus ei kariudu opettajapulaan. *Direktiiviehdotuksessa olevaa ylimitoitettua opettajapäteyysvaatimusta on*

lievennettävä valtioneuvoston kannan mukaisesti. Koulutusta suunniteltaessa on otettava huomioon koulutukseen hyväksyttävien oppilaiden soveltuvuus alalle. Nykyistä koulutusta on myös mukautettava siten, että linja-autonkuljettajakoulutus voidaan suorittaa ammatillisena koulutuksena. *Erityisesti on pidettävä huolta siitä, että alan koulutuksen aloituspaikkojen määrää lisätään merkittävästi.*

Direktiiviehdotuksen mukaan täysi peruskoulutus antaisi tietyin rajoituksin oikeuden ammattimaiseen linja-auton kuljettamiseen jo 18-vuotiaana. Ehdotus avaisi nuorille mahdollisuuden valmistua suoraan koulutuksen kautta linja-autonkuljettajan ammattiin. Nykyistä 21 vuoden ikärajaa voidaan pitää yhtenä syynä kuljettajapulaan, sillä monet nuoret ovat jo tässä vaiheessa valinneet ammattinsa muilta aloilta. *Valiokunta suhtautuu myönteisesti ehdotukseen alentaa ammattikuljettajien ikärajaa henkilöliikenteessä. Sen sijaan valiokunta suhtautuu epäilevästi moniportaisen linja-autonkuljettajien ikärajajärjestelmän perusteluihin ja esittää harkittavaksi, että järjestelmää yksinkertaistetaan tai se poistetaan.*

Ehdotettu pakollinen 35 tunnin mittainen ja viitenä peräkkäisenä päivänä annettava, kerran viidessä vuodessa toistuva jatkokoulutus, jonka suorittamatta jättäminen johtaisi ammattimaisen ajo-oikeuden menettämiseen, on valiokunnan käsityksen mukaan erittäin ongelmallinen. Ehdotus sotii jatkuvan oppimisen ja työn ohessa oppimisen periaatteita vastaan. Ehdotettu viiden vuoden määräaika on mielivaltainen eikä ota huomioon sitä, että esimerkiksi uudet turvallisuusmääräykset tai tekniset vaatimukset eivät ilmene viiden vuoden jaksoissa. Jatkokoulutusta on saatava silloin, kun siihen on tarve. Ehdotuksessa ei ole millään tavoin kyetty määrittelemään jatkokoulutuksen sisältöä, joten sen asettaminen ammatissa toimimisen ehdoksi on äärimmäisen kyseenalaista. Ehdotuksessa oleva viiden päivän yhtäjaksoinen koulutus, vaikka sitä lyhennettäisiinkin kolmen päivän yhtäjaksoiseen koulutukseen, johtaisi suuriin vaikeuksiin erityisesti pienissä muutaman kuljettajan kuljetusyrytyksissä, ja muodostuisi kohtuuttomaksi rasitteeksi myös isommissa yrityksissä. *Valiokunta katsoo, että ehdotuksen mukaista yhtäjaksoisena viiden vuoden välein toteutettavaa jatkokoulutusvaatimusta ei tule hyväksyä. Se tulisi korvata joustavalla jatkokoulutusvelvoitteella, jonka mukaan koulutusta on annettava tietty määrä tietyn ajanjakson kuluessa, esimerkiksi ehdotuksen mukaiset 35 tuntia viiden vuoden aikana. Tällöin jatkokoulutus voitaisiin räätälöidä kuljettajien ja kuljetusyrytysten tarpeiden mukaan ja toteuttaa se joustavasti työn ohessa tai nk. moduuliopetuksena.*

Valiokunta toteaa, että nyt käsiteltävänä oleva ehdotus liittyy muihin käsittelyssä oleviin ehdotuksiin, jotka vaikuttavat kansainvälisen maantieliikenteen kilpailuedellytyksiin, erityisesti ehdotukseen pakollisesta kuljettajantodistuksesta. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että eri uudistusten yhteisvaikutuksella ei saa heikentää suomalaisten kuljetusyrytysten kilpailuasemaa. Valiokunta on aiemmin ehdottanut, että kuljettajatodistuksen käyttöönoton yhteydessä suomalaisten kuljetusyrytysten palveluksessa oleville kolmansien maiden kuljettajille voitaisiin myöntää rajoitettuja työlupia koskemaan Suomesta lähteviä ja Suomeen saapuvia yhteisön sisäisiä kuljetuksia.

Lisäksi valiokunta toteaa, että jos nyt käsittelyssä oleva ehdotus hyväksytään, se merkitsee sitä, että kuorma- tai linja-autoajokortin suorittaminen on pakollisen alalletulokoulutuksen edellytys. Kyseinen ajokorttikoulutus on arvonlisäveron alaista. Jos kyseinen alalletulokoulutus suoritetaan ammatillisena koulutuksena, se olisi arvonlisäverosta vapaata. Valiokunnan käsityksen mukaan tästä seuraa kahdenlaisia ongelmia. Kansalaiset olisivat eriarvoisessa asemassa riippuen siitä, missä vaiheessa kuljettajakoulutukseen hakeudutaan. Lisäksi pakollisen alalletulokoulutuksen edellytyksenä olevan ajokorttikoulutuksen arvonlisäverollisuus on omiaan estämään alalle hakeutumista. *Valiokunta esittää, että valtioneuvosto selvittää mahdollisuuksia vapauttaa kuorma- ja linja-autokorttikoulutus arvonlisäverosta.*

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan kuljettajien ammattikoulutusta koskevan direktiiviehdotuksen käsittely on keskeytynyt ministerineuvostossa odottamaan komission ehdotuksia uudeksi ajokorttidirektiiviksi ja tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamista koskevan asetuksen muutoksiksi. *Valiokunta muistuttaa, että perustuslain 96 §:n 3 momentin mukaan valtioneuvoston on annettava sille tiedot asian uudelleen käsittelyyn ottamisesta, muutoksista, joita mainitut uudet ehdotukset aiheuttavat tähän ehdotukseen, sekä mahdollisista muista muutoksista ja muiden jäsenvaltioiden kannoista, joilla on vaikutusta komission ehdotukseen taikka valtioneuvoston tai eduskunnan kantaan.*

Lausunto

Lausuntonaan liikennevaliokunta kunnioittavasti ilmoittaa,

että edellä esitetyin, erityisesti direktiiviehdotuksen 4 ja 8 artiklassa tarkoitettua pakollista yhtäjaksoista jatkokoulutusta koskevin huomautuksin valiokunta yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan.

Helsingissä 29 päivänä toukokuuta 2001

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Erkki Pulliainen /vihr
vpj. Annika Lapintie /vas
jäs. Klaus Bremer /r
Erkki Kanerva /sd
Saara Karhu /sd
Eero Lämsä /kesk
Raimo Mähönen /sd
Tero Mölsä /kesk
Ismo Seivästö /skl
Timo Seppälä /kok
Raimo Vistbacka /ps
Matti Vähänäkki /sd
Harry Wallin /sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut
valiokuntaneuvos Pekka Nurminen

Nykyiset sisällölliset ajokorttivaatimukset CE ja D luokissa (300 tunnin koulutus)

Kursivoidut aiheet sisältyvät C-luokan opetukseen. CE- ja D-luokan opetuksessa niitä käsitellään laajemmin ja syvällisemmin, sekä käytännön esimerkeillä havainnollistaen.

CE- ja D-luokissa pakolliset opetusaiheet ovat seuraavat (300 h pitää vähintään sisältää)

- *Tiedot ajoneuvon rakenteesta ja tärkeimmistä osista kuten seuraavien rakenteesta ja toiminnasta:*
 - *polttomoottori*
 - *voitelu- ja jäähdytysjärjestelmä*
 - *polttoainejärjestelmä*
 - *sähköjärjestelmä*
 - *sytytysjärjestelmä*
 - *vaihdejärjestelmä (kytkin, vaihteisto, jne...)*
- *Yleiset tiedot voitelusta ja jäätymisen estosta*
- *Tiedot pyörän irrottamisesta ja vaihtamisessa noudatettavista varotoimista*
- *Tiedot renkaan rakenteesta, asentamisesta, oikeasta käytöstä ja huollosta*
- *Tiedot jarrujärjestelmien tyypeistä, toiminnasta, tärkeimmistä osista, asennuksesta, käytöstä ja päivittäisestä huollosta sekä tiedot kytkentälaitteista*
- *Tiedot vikojen paikannus menetelmistä*
- *Tiedot vikojen korjaamisesta oikeiden laitteiden avulla*
- *Yleiset tiedot ajoneuvojen ehkäisevästä huollosta ja tarvittavista tavanmukaisista korjauksista*
- *Ajoneuvon mittoja, painoja ja nopeudenrajoittimia koskevat säännöt*
- *Yleiset tiedot liikenteestä ja sen hallinnoinnista*
- *Yleinen kyky ja riittävät maantieteelliset tiedot tiekarttojen ja niiden hakemistojen käyttämisestä*
- *Ajoneuvon taloudellinen käyttö*
- *Tiedot siitä, miten on meneteltävä onnettomuudessa kuten hätätoimenpiteet, ensiapu tai muun vastaavan tapahtuman (esimerkiksi tulipalon) jälkeen ajoneuvon vakuutuksen suhteen,*
- *Tiedot kyseisen liikennemuodon tavara- tai henkilöliikenteeseen sovellettavasta kansallisesta lainsäädännöstä*
- *Ajo- ja lepoaikoja koskevat säännöt, sekä valvontalaitteiden käyttö*

CE-luokka

- *Perustiedot ajoneuvon kuljettajan vastuusta vastaanottaa, kuljettaa ja toimittaa tavarat sovittujen ehtojen mukaisesti*
- Tiedot kansallisista ja kansainvälisistä tavaraliikennettä varten tarvittavista ajoneuvon asiakirjoista ja kuljetusasiakirjoista
- *Tiedot tavaroiden kuormaus- ja purkaustekniikasta, kuorman sidonnasta sekä kuormaus- ja purkamislaitteiden käytöstä*
- Perustiedot vaarallisten aineiden käsittelystä ja kuljetuksissa noudatettavista varotoimista

D-luokka

- Tiedot kuljettajan vastuusta henkilöliikenteessä; matkustajien mukavuus ja turvallisuus; lasten kuljettaminen; tarvittavat tarkastukset ennen ajoon aloittamista
- Tiedot kansallisessa ja kansainvälisessä henkilöliikenteessä tarvittavista ajoneuvon ja matkustajien asiakirjoista

3. Ajoharjoittelua ko. ajoneuvoluokan ajoneuvolla

Ajokorttiluokat

A-luokka

- muut kuin A1-luokan moottoripyörät niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen.

A1-luokka

- **moottoripyörät**, joiden sylinteritilavuus on **enintään 125 cm³** ja teho **enintään 11 kW**, sekä invalidimoottoripyörät niihin kytkettyine hinattavine laitteineen.

B-luokka

- ne **henkilöautot, pakettiautot** ja muut ajoneuvot, joiden kokonaismassa on **enintään 3 500 kg** ja joissa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdeksalle henkilölle, sekä ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg tai koko yhdistelmän kokonaismassa enintään 3 500 kg eikä hinattavan ajoneuvon kokonaismassa ylitä vetoauton omamassaa.

Esimerkkejä B- ja BE-luokan ajoneuvoyhdistelmistä

B-luokan ajokortti

1. B-luokan ajoneuvoon voidaan kytkeä maksimissaan 750 kg painava perävaunu. Tällöin yhdistelmän kokonaismassa voi olla korkeintaan $3\,500 + 750 = 4\,250$ kg.
2. B-luokan ajoneuvoon voidaan kytkeä painavampikin perävaunu kuin 750 kg. Tällöin on voimassa seuraavat rajoitukset:
 - yhdistelmän kokonaismassa voi olla enintään 3 500 kg
 - perävaunun kokonaismassa ei saa ylittää vetoauton omamassaa.

BE-luokan ajokortti

1. Kaikki ne tapaukset joissa perävaunun kokonaismassa ylittää vetoauton omamassan.
2. Kaikki ne tapaukset, joissa perävaunun kokonaismassa on yli 750 kg ja yhdistelmän kokonaismassa yli 3 500 kg.

Huom:

- B-luokan vetoauton kokonaismassa ei saa ylittää 3 500 kg
- Hinattavan ajoneuvon kytkennästä annetut säännökset voivat rajoittaa sallittuja enimmäismassoja.
- Tarkemmat tiedot sallituista kytkentämassoista on yleensä merkitty ajoneuvon rekisteriotteeseen.

C-luokka

- **kuorma-autot** ja **muut ajoneuvot**, joiden kokonaismassa **ylittää 3 500 kg** ja joissa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdeksalle henkilölle, ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg, sekä liikennetraktorit niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen.

C1-luokka

- **kuorma-autot** ja **muut ajoneuvot**, joiden kokonaismassa on yli 3 500 kg, mutta enintään 7 500 kg ja joissa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdeksalle henkilölle, sekä ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg.

Esimerkkejä C1E-ajokorttiluokasta

C1E-luokan ajokortti

C1E-luokan ajokortilla saa kuljettaa yhdistelmää jossa:

1. Vetoauton kokonaismassa on enintään 7 500 kg
2. Yhdistelmän kokonaismassa enintään 12 000 kg

Perävaunun kokonaismassa ei ylitä vetoauton omamassaa.

D-luokka

- muut kuin D1-luokan linja-autot ja muut ajoneuvot, joissa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle henkilölle, sekä ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg.

D1-luokka

- **linja-autot** ja muut ajoneuvot, joissa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle, kuitenkin **enintään 16 henkilölle**, ja ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg.

Mikäli ajoneuvoon (muut kuin A, A1 ja B-luokka) liitetään perävaunu joka on kokonaismassaltaan suurempi kuin 750 kg, kuljettajalta edellytetään myös seuraava:

E-luokka

- **ajoneuvoyhdistelmät**, jotka eivät kuulu edellä mainittuihin luokkiin.

Ajokorttiin liittyvät ikävaatimukset

Ajokorttiin tähtäävän koulutuksen aloittamisen ja siihen kuuluvaa kuljettajantutkintoon osallistumisen ikäraajat

Ikä / ajo-oikeus	BC autokoulussa	BC kuljettaja-koulutuksen yhteydessä	CE	D
17		ajo-oikeus-koulutus voi alkaa	Ammatillisen peruskoulutuksen (120 ov) kuljettaja-koulutuksen yhteydessä ajo-oikeuden teoria alkaa	
17,5	Ajo-oikeuskoulutus voi alkaa			
18	Kuljettajan-tutkinto, ensin B -> sitten C	Kuljettajan-tutkinto, ensin B -> sitten C		
18,5			Kuljettajantutkinto, (oltava BC) tai (vas-taava suoritus puo-lustusvoimissa, joka saadaan yleensä 20–21 -vuotiaana)	
21			Kuljettajantutkinto, jos on 300 h suoritettu tai Kuljettajantutkinto, jos on 3 kk päätoi-minen C-luokan työkokemus	Kuljettajantutkinto D1 , jos on 35 h suoritettu tai 1 vuoden päätoiminen C-luokan työkokemus Kuljettajantutkinto D , jos on 300 h suoritettu tai Kuljettajantutkinto D , jos on 1 vuoden päätoiminen C-luokan työkokemus

Eri maissa ajokortin saamiseksi vaadittavia opetustuntimääriä

Ajokorttivaatimukset

	Ikä- raja		Teoria- tunnit		Ajo- tunnit		Tunnit yht.		Ajokoe (min) liikenteessä yht. ajoa	
	CE	D	CE	D	CE	D	CE	D		
Itävalta	21	21	40	40	20	20	60	60	60	45
Tanska	18	21	13	16	20	18	33	34	60	45
Eesti	22	21	20	40	20	40	40	80	60	45
Ranska	18	21	0	0	20	20	20	20	100	50
Saksa	18	21	32	60	10	25	42	85	60	40
Britannia	21	21	0	0	0	0	0	0	90	60
Unkari	18	21	20	14	0	0	20	14	75	40
Luxemburg	18	21	12	12	16	16	28	28	60	
Alankomaat	18	18	0	0	0	0	0	0	80	55
Portugali	21	21	25	25	10	25	35	50	65	45
Espanja	18	21	0	0	0	0	0	0		45
Ruotsi	18	21	0	0	0	0	0	0	35	35
Sveitsi	18	21	8	8	0	0	8	8	150	90
Suomi	18	21	220	240	80	60	300	300	60	35

Eri ajokorttiluokkien nykyiset (pakolliset) opetusmäärät Suomessa

	Teoria	Ajo-opetus
B-luokka	20 tuntia	30 ajokertaa tai 32 ajok. jos pimeällä opetus mukana
BC1- ja BC-luokka	32 tuntia	30 ajokertaa tai 32 ajok. jos pimeällä opetus mukana
Luokan korotus		
B:stä C1- tai C-luokkaan	12 tuntia	5 ajokertaa
C1E-luokka	12 tuntia	18 ajokertaa
CE-luokka	220 tuntia	80 tuntia*
D1-luokka	25 tuntia	10 tuntia*
D-luokka	240 tuntia	60 tuntia*

* Ajo-opetuksessa tunnit vastaavat kahta ajokertaa

C1E-, CE-, D1- ja D-luokissa opetuksen voi korvata kokemuksella.

Opetuksen tulee täyttää tieliikenteen kuljettajien koulutuksen vähimmäistasosta annetun direktiivin (76/914/ETY) vaatimukset.

**Ajokorttikoulutusta antavien kouluttajien ja
suoritettujen ajokorttien määrät vuonna 2003**

Ajokorttikoulutus Koulutuslaitokset /ajokortit	Kuorma- auton ajokortti (C1 ja C)	Yhdistelmä- ajoneuvon ajokortti (C1E ja CE)	Pienois- linja-auton ajokortti (D1)	Linja- auton ajokortti (D)
Autokoulut/ ajokortit	486 / 16 306	8 / 154	40 / 410	5 / 116
Aikuiskoulutuskeskukset/ ajokortit	9 / 246	11 / 253	4 / 101	12 / 390
Ammattiopistot/ ajokortit	37 / 538	8 / 92	4 / 25	5 / 87

**Työkokemuksen perusteella suoritettujen ajokorttien
määrät sekä puolustusvoimien myöntämien
kuljettajantutkintotodistusten (jonka voi vaihtaa
siviilipuolen ajokortiksi) määrät vuonna 2003**

	Kuorma- auton ajo- kortti C	Yhdistelmä- ajoneuvon ajokortti (CE)	Linja-auton ajokortti (D1 ja D)
Kuorma-autolla suoritetun työkokemuksen vähimmäismäärä /Ajokortteja kpl/vuosi		3 kk päätoimisena autonkuljettajana yli 12 tonnia / 899	12 kk päätoimisena autonkuljettajana yli 12 tonnia / 514
Puolustusvoimat/ kuljettajantutkinto- todistuksia/vuosi	300	1 650	30



OPETUSMINISTERIÖ

Undervisningsministeriet

MINISTRY OF EDUCATION

Ministère de l'Éducation

ISBN 952-442-880-6

ISSN 1458-8102

Julkaisumyynti:

Yliopistopaino
PL 4 (Vuorikatu 3)
00014 Helsingin Yliopisto
puhelin (09) 7010 2363
faksi (09) 7010 2374
books@yopaino.helsinki.fi
www.yliopistopaino.helsinki.fi

Bokförsäljning:

Universitetstryckeriet
PB 4 (Berggatan 3)
00014 Helsingfors Universitet
telefon (09) 7010 2363
fax (09) 7010 2374
books@yopaino.helsinki.fi
www.yliopistopaino.helsinki.fi